das AUTO
MOTOR UND SPORT





TEST BUICK ROADMASTER
24 STUNDEN-RENNEN VON LE MANS
KANN DIE TURBINE EIN GETRIEBE ERSETZEN?

HEFT 16
4. AUGUST 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.20

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Filmen in Holland

(Siehe Heft 15, S. 4)

Den Holländern wird Unrecht getan! Wir vermuten, daß Herr Wolf noch Anfänger in der Schmalfilmerei ist und auch vielleicht nicht bei seinem Fotohändler um eine fachmännische Auskunft gebeten hat: Ein 8 mm-Film ist immer ein Umkehrfilm, und ein Umkehrfilm wird, an das Licht gebracht, nach der Umkehrentwicklung nicht schwarz, sondern durchsichtig klar. Der Film ist also überhaupt nicht durch die Kamera gelaufen oder hatte „Ladehemmung". Es kann auch sein, daß Herr Wolf seine Filme verwechselt hat und einen neuen Film an die Entwicklungsanstalt schickte.

Fotohaus Chr. Tauber in Wiesbaden

Grenzstation Bunde

Als niederländischer Staatsangehöriger, in Deutschland wohnhaft, erlebte ich am 2. Juli an der Grenzstation Bunde bei Leer folgendes: Mit meinem Wagen kam ich aus dem Urlaub über Leer nach Deutschland. Beim Zoll befahl man uns auszusteigen und fragte uns nach zollpflichtiger Ware. Es waren u. E. keine zollpflichtigen Waren vorhanden, was ich dem Beamten auch mitteilte. Wir mußten in strömendem Regen heraus und zur Zollabfertigung. Meine Mutter hatte für unsere drei Kinder im Alter von 4 bis 11 Jahren, die im Paß nachweisbar waren, für jedes Kind 2 Stück Kuchen mitgegeben im Gesamtwert von 2,40 DM. Da gab man mir kurz zur Antwort, als Reiseproviant genügte für mich ½ Pfund Keks, und die Kuchen mußten mit 0,40 DM verzollt werden. Als ich den Betrag gezahlt hatte, konnten wir einpacken und nach dreiviertelstündigem Aufenthalt weiterfahren.

G. Koedam, Maschen

Berliner Polizei

Erlebnisse, wie Sie selbst oder Ihre Leser sie zuweilen schildern, sind hier bei uns kaum denkbar. Das Verhältnis von Polizei einerseits und Autofahrern sowie anderen Verkehrsteilnehmern andererseits ist in Berlin wirklich gut. Es ist eine helle Freude, zu hören, wie die Polizei in Berlin an den Kreuzungen Verkehrssündern Lektionen erteilt — am spassigsten über Lautsprecher — mit und ohne erhobenen Zeigefinger. Das spielt sich alles im berühmten Berliner Ton ab, und mindestens die Berliner selbst verstehen diesen so, wie er gemeint ist. Kommen Sie mal nach Berlin! Sie werden hier beim Fahren mehr Freude haben als im „autofeindlichen" Bundesgebiet.

Wolfgang Mücke, Berlin-Tempelhof

Amerikaner

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 14 und 15)

Zu dem Brief des Herrn Büttner vom General Motors-Service in Green Arrow (Südafrika) möchten wir doch einiges bemerken. Es heißt in dieser Zuschrift nämlich u. a.: „Über einen Nash mich zu unterhalten, empfinde ich unter meiner Würde." Ganz so schlecht aber kann unserer Meinung nach der Nash doch nicht sein. In unserem Unternehmen wird ein Nash-Statesman, Baujahr 1951, gefahren. Der Wagen hat bis heute über 140 000 Kilometer bei starker Beanspruchung gelaufen, ohne daß der Motor einer Überholung oder Reparatur bedurft hätte. Auch am Getriebe oder dem Differential sind keine Schäden aufgetreten. Die Leistung des Wagens hat bisher kaum merklich nachgelassen. Der 3 Liter-Motor verbraucht durchschnittlich 12 Liter Brennstoff (einfaches Benzin) auf 100 km. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Wagen auf längeren Strecken häufig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120—130 km/st gefahren wird. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa 145 km/st, wobei der Tachometer allerdings 160 km/st anzeigt. Lediglich an der Karosserie hatten wir einige kleinere Rostschäden zu verzeichnen, die jedoch auch erst nach vierjährigem Gebrauch des Wagens aufgetreten sind. Alles in allem können wir nur sagen, daß wir mit dem Nash recht zufrieden sind und es daher nicht unter unserer Würde ansehen, uns über diesen Wagen zu unterhalten.

Stock & Hausmann, Mühlenwerke, Hornberg (Niederrhein)

*

Als ein in keiner Weise mit irgendeiner Fahrzeugindustrie verbundener Leser Ihrer von mir sehr geschätzten Zeitschrift finde ich es erstaunlich, daß Sie in Heft 14 unter der Überschrift „Amerikaner" auf Seite 5 die Zuschrift des Kraftfahrzeugmechanikers Herrn Günter Büttner aus Südafrika abdrucken, in welcher bei namentlicher Aufzählung eine Anzahl weltweit bekannter Automarken aus einer offensichtlich sehr engen Perspektive heraus in meines Erachtens gehässiger Weise heruntergerissen werden. Es werden hier für Wagen, welche im allgemeinen in der ganzen Welt zur Zufriedenheit vieler Hunderttausender, ja Millionen von Besitzern laufen dürften, gelegentliche — zudem zweifelhafte und vermutlich von eigenartigen Betriebsbedingungen abhängige — Einzelfeststellungen verallgemeinert. Behauptungen, wie z. B.: „Man könne mit einem halbwegs scharfen Taschenmesser Stückchen der Kurbelwellenzapfen zur Erinnerung herausschneiden", stempeln von vornherein solche Ausführungen zu einem Phantasieprodukt. Solche Feststellungen müssen unrichtig sein, denn sonst wären diese Marken resp. deren Herstellerfirmen längst pleite.

Wenn dabei u. a. angeknüpft wird an Ihre Teste und Berichte — z. B. über Amerikaner-Wagen — und Ihre z. T. lobenden Hinweise, so dürfte eine solche Zuschrift sicherlich nicht geeignet sein, die sachliche Basis um die wünschenswerte Auseinandersetzung in einer Fachzeitschrift über Vorteile und Nachteile der Fahrzeuge der verschiedenen Länder zu fördern.

Es erscheint mir gerade dankenswert, daß Ihr Blatt versucht, in sachlicher und neutraler Weise die Vorteile und Nachteile der einzelnen Fabrikate sowohl der deutschen Industrie als auch ausländischer Werke herauszustellen. Mit der Veröffentlichung einer solchen diskriminierenden und meines Erachtens bösartig törichten Zuschrift schaden Sie aber wohl dem Niveau Ihres Blattes und Ihren diesbezüglichen Bestrebungen. Schließlich können wohl auch bekannte Fabrikate der englischen Automobilindustrie nicht gut als Erzeugnisse einer „Spielzeug-Industrie" klassifiziert werden, selbst wenn man sachlich bezüglich verschiedener Einzelheiten und Eigenarten der Fahrzeuge verschiedener Meinung (und abweichenden Autogeschmackes) sein kann.

Nach verschiedenen bekannten deutschen Marken fahre ich (ohne Fahrer oder Wagenpfleger) nunmehr seit 8 Jahren ein amerikanisches Fabrikat, den ersten Wagen rund 170 000 km in 4 Jahren; den zweiten Wagen nunmehr auch seit rund 4 Jahren mit bereits mehr als 170 000 km. Häufige Tagesleistungen sind 700—900 km, übliche Autobahn-Tempi über große Distanzen ehrliche 110—120 km/st (Tacho dabei zwischen 120 bis 130 pendelnd). 6 Zylinder-Maschine mit Schnellgang, mittlerer Treibstoffverbrauch nur knapp 13 Liter Super-Benzin je 100 km, bei Autobahn-Tempi von 120 ca. 13 bis 14 Liter je 100 km. Motor des jetzt gefahrenen Wagens bisher ohne generelle Motorenrevision, Ölverbrauch immer noch unter 1 Liter auf 1000 km. Von 365 Tagen/Nächten des Jahres steht der Wagen rund 300 Tage/Nächte im Sommer und Winter (also auch bei stärkstem Schneefall und Vereisung) im Freien, weil er nicht in meine Privatgarage paßt. Trotzdem sieht er mit seinem Originallack (ebenso wie seinerzeit der erste Wagen) und abgesehen von wenigen kleinen Kratzern noch so tadellos aus, daß ich häufig gefragt werde, ob es sich um ein neueres Modell handele. Jede ca. 3000 km Ölwechsel (abschmieren je 1500 bis 2000 km) und nach je 12 000 bis 15 000 km Durchsicht und üblicher Service in üblicher Eile bei der auswärtigen Generalvertretung. Im gesamten also ein Fahrzeug, mit welchem man gleichzeitig mit der Feststellung guter Straßenlage, sehr guter Bremsen, großer Laufruhe, großer Bequemlichkeit, guter und durchdachter Ausstattung usw. in jeder Beziehung nur zufrieden sein kann und welchem man die betriebswichtigen Prädikate, nämlich „hoher Gebrauchswert, größtes Maß von Zuverlässigkeit, hohe Wirtschaftlichkeit" unbedingt zubilligen muß.

Und hier handelt es sich um die Marke „Nash", über die überhaupt sich nur zu unterhalten es Herr Günter Büttner als unter seiner Würde liegend betrachtet.

Wenn ich dagegen vergleichsweise daran denke, wieviel ständigen Ärger und welche Kosten und Aufwendungen Verwandte, Freunde und Geschäftsfreunde in diesen letzten 8 Jahren mit ihren Wagen (teilweise bestrenommierter deutscher und europäischer Marken) der mittleren Klassen resp. für deutsche Verhältnisse dieses Jahr der größeren Klassen hatten,

sei es mit Motor, Getriebe, Lenkung, Bremsen, Zubehör, Stoßdämpfer und anderem mehr;

wie sehr oft deren Fahrer, die dauernd mit der Pflege der Wagen beschäftigt sind, in der Garage und unterwegs die Haube hoch haben und an den Wagen und Einzelteilen herumbasteln, mit Flüchen über die unzweckmäßige und kleinste Reparaturen behindernde Bauweise;

wie oft Wagen an das Lieferwerk zum Austausch ganzer Aggregate zurückgeschickt werden mußten;

welcher Zeitverlust, abgesehen von den Kosten, jeweils aus solchen Vorgängen entstand;

alles Dinge, die ich seit 8 Jahren nicht kenne und die aus zeitlichen und Standortgründen untragbar für mich gewesen wären;

dann kann ich mir dazu gratulieren, daß ich derartig zuverlässige Fahrzeuge für solche großen Fahrleistungen dieser Marke zur Verfügung hatte und noch habe. *Horst von Wunsch in Stein a. Rh.*

Zu „Auch Anfänger können . . ."

(Heft 14, S. 18)

Bei Paßfahrten, sagt Ulrich Sempert, sei das „schwierig" oder „leicht" durchaus nicht nur eine Sache der Geo- oder Topographie. Richtig. Dazu gehört aber sehr wesentlich die Frequenz oder sagen wir besser im Hochsommer die Überlaufenheit eines Passes. Nehmen wir gleich den überlaufensten, den Großglockner. Fährt man ihn im Hochsommer nicht vor Tau und Tag (und dann ist er ein Kinderspiel), so wird das später bei diesem Gedränge und vor allem angesichts der endlos langen Reisebüro-Omnibusse in den Spitzkehren lebensgefährlich. Das ergibt dann gut und gern Schwierigkeitsgrad IV und Ärgerlichkeitsgrad VIII. Statt II und eines Vergnügens.

Hingegen ist einer der landschaftlich schönsten Pässe, die es überhaupt gibt (mitten in den Dolomiten!), das Pordoijoch, dies Jahr keineswegs mehr Grad IV, sondern höchstens II. Auch die Ostrampe ist jetzt bestens in Ordnung, abgesehen von ein paar kleinen Stellchen, an denen noch gepuhlt wird (an Pässen wird immer irgendwo gepuhlt). Und wenig befahren! Eine der reinsten Freuden. Sogar oben, wenn man die glänzende Idee hat, oben im Albergo Savoia zu übernachten. Dort hat man für rund 10 Mark das Abendbrot, das gute Bett und das Frühstück. Wo gibt es das sonst?

Den Sempertschen 25 Punkten muß, so glaube ich, noch angefügt werden: es stimmt, daß jeglicher Motor ab etwa 1500 m Meereshöhe um ca. 15—20% nachläßt. Das, was daran wirklich unangenehm werden kann, ist, daß dann der Leerlauf so gern einschläft. Also oben etwas schneller stellen (aber nur das). Man soll sich den Handgriff von seinem Mechaniker zeigen lassen.

Noch etwas: wenn so ein Auto — meist auch noch gehörig beladen — so am Berg hängt (also steht), dann genügt das bißchen Handbremse schwerlich. Also grundsätzlich auf den Gang stellen. Bergab zu auf den ersten, bergauf auf Rückwärtsgang. Gott gebe, daß das keiner je vergißt — ich habe da Dinge gesehen . . .

Ferner (und ziemlich wichtig): das bessere Reifenpaar stets nach vorn! Und schließlich, um Freund Semperts Aufsatz nun ganz vollständig zu machen: den allerobersten Leitsatz jeglicher Paßfahrerei hätte er noch ein bißchen präziser herausbosseln sollen. „Nimm stets *den* Gang, der es jeweils mit Halbgas schafft — den Rest brauchst du nämlich dringend in

der Innenwendel jeder Rechts-Spitzkehre. Da werden 12% urplötzlich zu 20 und mehr."

Nicht einverstanden mit dem, was U. S. vom „Jubelnlassen" luftgekühlter Motoren sagt. Das ist so eine Sache, und es heißt allemal an der Ganggrenze fahren. Das tut auch Luftgekühlten auf die Dauer nicht gut. Und es bedeutet ferner: mit Hilfe des Kehrenschotters vielleicht schwungvoll aus der Kurve fliegen oder vor der Kurve herunterschalten müssen. Gerade nichtberggewohnte Fahrer sollte man vor jeglicher Jubelei am Berg warnen. Denn: Roller oder Sportwagen — Pässe wollen sehr brav, sehr temperamentlos und sozusagen akademisch korrekt gefahren sein, und es ist eine alte Erfahrung: Je mehr einer „herausholen" will, um so eher ist das Unglück da. Oder wenigstens die Blamage. Nichts für ungut, lieber U. S.

Windisch/Chieming/Chiemsee

Postautos auf schweizerischen Alpenpässen

Sie veröffentlichten in AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 14, einen interessanten Artikel „Auch Anfänger können über die Alpen fahren". Auf Seite 18 in der zweiten Spalte heißt es dort u. a. „... in der Schweiz müssen sie vollends umlernen. Da gibt es sogenannte Bergpoststraßen, durch besondere Schilder gekennzeichnet, auf denen beim Begegnen die Cars hangwärts ausweichen ..."

Dazu ist folgendes zu bemerken: Tatsächlich sah das schweizerische Motorfahrzeuggesetz für den Verkehr auf Bergpoststraßen einen speziellen Artikel vor, der den Postcars gestattete, auf den durch besondere Schilder gekennzeichneten Bergpoststraßen beim Kreuzen auf der Bergseite zu fahren. Dieser Artikel ist aber mit dem Bundesratsbeschluß vom 3. 4. 1953 aufgehoben worden. Auf sämtlichen schweizerischen Alpenpässen fahren somit auch die Postautos beim Kreuzen immer rechts. Auf schmalen, noch nicht ausgebauten Alpenpässen, wo das Kreuzen mit den großen gelben Postcars einige Schwierigkeiten mit sich bringen kann, hat der Postchauffeur auch nach wie vor das Recht, andere Fahrzeuge anzuhalten und sie zu bitten, an eine für das Kreuzen geeignete Stelle vor- oder rückwärts zu fahren.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie Ihre Leser in diesem Sinne orientieren würden.

Touring-Club der Schweiz, Zentralsitz Genf

Der Funk hetzt mit

Ich habe am 16. Juli vom Süddeutschen Rundfunk im 2. Programm um 20.00 Uhr eine Art Hörspiel mit dem Titel: „Mörder mit gutem Gewissen", eine Analyse eines Verkehrsunfalles von Peter Adler, angehört und nach ca. 1/2 Stunde angewidert abgestellt. Man ist leider heute schon gewöhnt, daß zu diesem Thema sich jeder äußern zu müssen glaubt, aber was sich der Autor o. a. Hörspiels damit geleistet hat, stellt alles bisher Dagewesene in den Schatten. Mit einem solchen Machwerk, dessen einseitige demagogische Tendenz aus jedem Satz zu entnehmen war, zeigt sich die Kehrseite der im Grundgesetz verankerten Meinungsfreiheit. Dem Problem „Verkehrstote und Verkehrsunfälle" wird damit ein denkbar schlechter Dienst erwiesen. Wir befinden uns heute erst am Anfang eines neuen Klassenkampfes der menschlichen Gesellschaft: „Motorisierte gegen Nichtmotorisierte!" Und wenn man nichts besseres dagegen zu tun weiß, als hetzerische und ketzerische Sendungen auszustrahlen, die an die niedrigsten Instinkte appellieren, dann steht am Ende nichts anderes als die Lynchjustiz auf den deutschen Straßen. In diesem Zusammenhang möchte ich die Statistiker nach den Zahlen der Morde und Selbstmorde der letzten Jahre fragen! Für die Kirche ergäbe sich hier ein weit fruchtbareres Betätigungsfeld, wenn sie in der Öffentlichkeit auf die vermutlich genauso erschütternden Zahlen hinwiese und praktische Vorschläge zu ihrer Reduzierung machte, als ein mit 3000.— DM dotiertes Preisausschreiben für das Thema „Was sagt Gott zu dem Töten auf unseren Straßen?" zu veröffentlichen. Die Antwort auf diese Frage dürfte sich erübrigen, wenn jeder von uns sich den letzten Krieg mit seinen Millionen Töten in Erinnerung zurückruft! *Dr. Heinz Rassbach, Wiesbaden-Biebrich*

*

Haben Sie am 17. Juli, abends 20.45 Uhr im 1. Programm des Süddeutschen Rundfunks die Sendung gehört: „Mörder mit gutem Gewissen"? Da wurde in einer schauspielerisch guten Leistung die Vernehmung eines Autofahrers durch einen Mannheimer Polizeibeamten dargestellt. Dieser Autofahrer ist der Typ eines brutalen, rücksichtslosen Geschäftemachers, dem jedes Mittel recht ist, um voranzukommen, der rücksichtslos einen alten Mann überfährt. Das Ganze war reißerisch, demagogisch aufputschend gestaltet und gipfelte darin, daß der Polizeibeamte behauptete, so ein Typ wie der betreffende Autofahrer seien 70% aller Kraftfahrer in Deutschland, sie wären alle „Mörder" wie dieser und gehörten alle ins Zuchthaus. Bloß die Zuchthäuser könnten sie nicht aufnehmen. Es ist unverantwortlich, wenn der Rundfunk sich in den Dienst dieser Haßgesänge stellt und in dieser Weise zum „Klassenkampf auf der Straße" hetzt. Wundern Sie sich nicht, meine Herren, wenn beim nächsten Unfall, in den Sie verwickelt werden, die umstehenden Leute Sie lynchen, denn das Radio hat ja gesagt, alle Kraftfahrer sind Mörder.

Pfarrer M. Kurschatke in Hohenstaufen

Auch wir haben die Sendung gehört. Sie gehörte zu dem Dümmsten und Niederträchtigsten, was sich der Südd. Rundfunk bislang geleistet hat. Red.

Die Handtücher der Maserati-Monteure

In AUTO, MOTOR und SPORT Heft 12 erschien unter „Runde um Runde" eine Bemerkung über die Abrechnung mit Maserati-Rennleiter Ugolini. Hierzu möchte ich Ihnen folgendes mitteilen, damit Sie in der Lage sind, sich ein objektives Urteil zu bilden:

Die Wartung unserer Toilettenanlage ist verpachtet und der Pächter ist berechtigt, für die Zurverfügungstellung von Handtuch und Seife eine Gebühr von 0,20 DM zu erheben. Die Wartung der Toilettenanlage ist nicht nur allgemein üblich, sondern auch dringend notwendig. Was hier nicht alles passiert, wenn keine Wartung da ist, kann man einfach nicht schildern.

Die Maserati-Monteure haben täglich bis zu 50 Handtücher in Anspruch genommen. Das Waschen und Bügeln dieser Handtücher kostet pro Stück

0,10 DM, so daß der Aufwand allein für das Waschen und Bügeln der Handtücher für die Maserati-Leute den Toilettenwärter 25.— DM kostet.

Leider kann ich nicht mehr überprüfen, was Herr Ugolini für Rechnungen in unserem Hause für die Monteure bezahlt hat, da die einzelnen Aushilfskellner, die die Bedienung durchführten, nicht mehr anwesend sind. Ich glaube nicht, daß der Betrag 1500 DM betragen hat. Hätte man mich vorher davon in Kenntnis gesetzt, daß eine Benutzungsgebühr von 50.— DM gefordert worden wäre, so hätte ich veranlaßt, daß hiervon Abstand zu nehmen sei. Bisher hat Herr Ugolini dem Toilettenwärter alljährlich freiwillig, wie mir mitgeteilt wurde, 50.— DM gegeben.

Nürburgring GmbH., Nürburgring/Eifel

Schilder

So vorsorglich ist die Polizei in Hildesheim: Sie warnt sogar den Autofahrer, die Vorfahrt der anderen zu beachten, der in falscher Richtung aus einer Einbahnstraße herauskommt. Die Schilder stehen schon 4 oder 5 Monate lang da.

Hans Georg Aue, Hildesheim



Renault-Dauphine

(siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 15)

Aber aber, Herr Geigenbauer, was haben Sie mit Ihrer schönen Dauphine gemacht, die Sie angeblich so sehr lieben? Eine Sache, die man liebt, umhegt man mit sehr viel Liebe, und selbst in menschlichen Bereichen hat dies seine Gültigkeit. Eine geliebte Frau z. B. will umworben sein — nach und nach, nicht zu stürmisch, wenn man Gegenliebe finden will, und sie würde sich sehr bedanken, wenn man von ihr ohne Übergang sofort das Äußerste verlangt, und nicht selten schlägt Liebe in Gleichgültigkeit und Haß um. — Die Dauphine jedoch kennt weder Haß noch Gleichgültigkeit. Sie leistet ihre Arbeit treu und brav unter den schwersten Bedingungen, sofern man ihr die notwendige Liebe beim Einfahren zuteil werden läßt.

Als eine schwere Bedingung kann man es für einen neuen Wagen bezeichnen, wenn Sie in 14½ Stunden einschließlich aller Aufenthalte und fast einer Stunde Stoßdämpferreparatur 1103 km zurücklegten. Wenn man nur zwei Stunden für diese Reparatur und die sonstigen Aufenthalte an der Fahrzeit abzieht, dann haben Sie praktisch die 1103 km in 12,5 Stunden zurückgelegt. Das bedeutet, daß Sie auf Hochgebirgsstraßen und schlechten Balkanwegen mit der noch nicht eingefahrenen Dauphine einen Durchschnitt von über 88 km erreicht haben.

Ich kann nicht umhin, Sie einerseits zu dieser grandiosen Leistung zu beglückwünschen, um so mehr als ich diese Strecke aus eigener Erfahrung kenne, andererseits muß ich Ihnen den Vorwurf machen, diese Leistung mit einem Wagen durchgeführt zu haben, welcher in München gerade die erste Inspektion erhielt. Es ist selbstverständlich, daß die Wartungs- und Einfahrvorschriften des Werkes genau beachtet werden müssen und daß der Wagen bei dieser Anforderung auch unterwegs den nötigen Kundendienst erhalten muß, was auf dem Balkan aus bekannten Gründen nicht überall möglich ist. Bei diesen Unterwegs-Kontrollen hätten dann alle diese Kleinigkeiten, die Sie beanstanden, wie Bremsennachstellung, Befestigung der Gummiköder, Abdichtung des Ausstellfensters usw., beseitigt werden können. Es kostet den Fachmann im Rahmen des Überwachungsdienstes oft nur wenige Handgriffe, um derartige Unregelmäßigkeiten, die sich bei jedem neuen Fahrzeug zunächst mal einstellen, zu beseitigen.

Zusammenfassend entnehme ich Ihrem Bericht, daß Sie folgende positive Eigenschaften der Dauphine feststellten:

1. eine unerhörte Motorleistung (88 km/st) Durchschnitt in bergigem Gelände und auf schlechten Straßen); 2. eine gute Straßenlage; 3. kein Ermüden am Steuer; 4. ein angenehmes, nicht lautes Motorgeräusch; 5. ein geringer Brennstoffverbrauch trotz schlechten Straßen.

Die Dauphine hat somit alle Eigenschaften, um auch den anspruchsvollsten Fahrer zufriedenzustellen. Die vorerwähnten negativen Punkte sind, wie erwähnt, eine Frage der ordnungsgemäßen Durchführung des Kundendienstes.

Das Dauphine-Werkzeug ist, wie Sie meinen, keine Zumutung, da dessen Zusammensetzung bei normalem Gebrauch des Wagens völlig genügt. Wenn die Andrehkurbel auf schlechten Straßen wirklich mal aus den Gummiklammern „fliegt", dann bedenken Sie, daß dies bei anderen Fabrikaten nur deshalb nicht vorkommen kann, weil diese keine mitliefern.

Sie verstehen sicherlich sehr viel von einem Automobil, doch ein Fachmann sind Sie nicht. Die Dauphine ist von den maßgebendsten Fachjournalisten der Welt getestet worden, aber keiner von ihnen ist zu einer Beurteilung wie Sie gekommen. Wozu benötigen Sie ein Vierganggetriebe, wenn Sie auf der Strecke München—Krakujewacz einen Durchschnitt von 88 km herausgeholt haben, ein Durchschnitt, der von keinem Rallye-Fahrer gefordert wird, auch wenn er 300 PS zur Verfügung hat.

Herbert Beckers, Geschäftsführer der Renault AG. für Deutschland

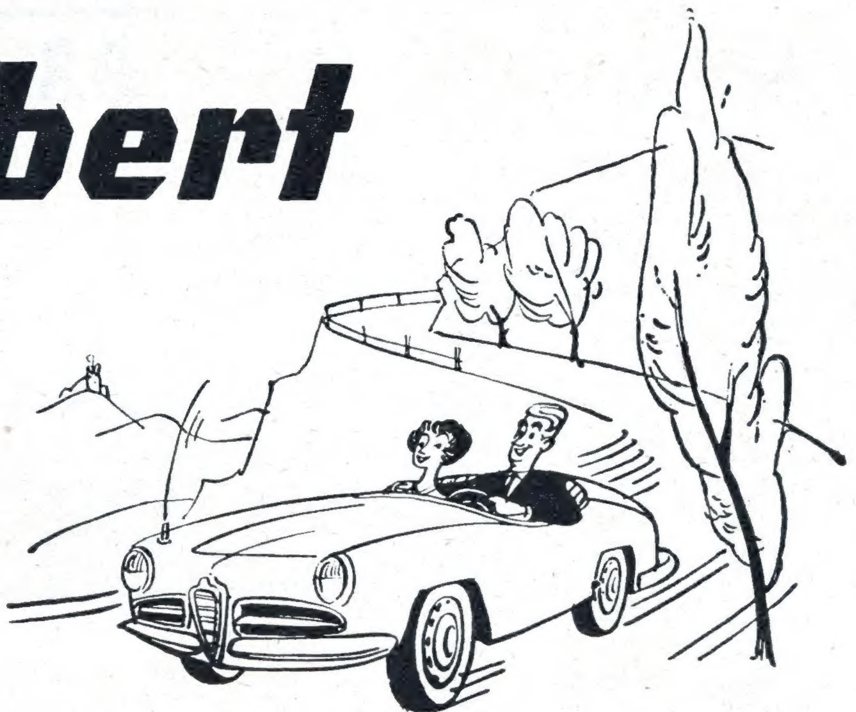
Jawohl

Tausende werden es bestätigen, wie griffig, fahrsicher und geräuscharm sie sind, wie sehr Sie sich darauf verlassen können.

Englebert

PKW-Reifen

besser denn je!



Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

4. AUGUST 1956 **16**
33. JAHRGANG

Unser Titelbild
zeigt die zwei heute schnellsten 1,5 Liter-Rennsportwagen auf der Solitude: oben den Porsche mit Hans Herrmann, und unten den ostdeutschen AWE mit Edgar Barth am Steuer. Fotos: Weitmann

Einer von vieren

findet noch ein Loch – auf unserm Bild nämlich, das den Parkplatz zu Füßen des Stuttgarter Fernsehturms zeigt. Wenn die drei andern wachsam sind, werden sie noch eine weitere Lücke entdecken, links in der untersten Reihe. Und das hier ist ein vorbildlicher Parkplatz; in den deutschen Städten nimmt unterdes das Parkproblem Formen an, die einer dringenden Lösung bedürfen. Mit Parkverboten und Park-Uhren allein ist's nicht getan. Foto: dpa



Ganz kurz

Wichtige Entscheidung

Für eine Amtshandlung, die überwiegend im öffentlichen Interesse liegt, dürfen von der ausführenden Behörde nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen keine Gebühren erhoben werden, stellte das Verwaltungsgericht Wiesbaden in einer Entscheidung (Az. VII/3–603/54) fest, durch die es am 13. 1. 56 einem Kraftfahrer bestätigte, daß er nicht verpflichtet ist, eine Gebühr zu entrichten, wenn er zur Überprüfung seines Kraftfahrzeuges durch einen TÜA - Sachverständigen vorgeladen wird. Im Hinblick auf die Gebühren für die Fahrzeug-Neukennzeichnung, die allein im öffentlichen Interesse erfolgt, ist diese Entscheidung ganz besonders bedeutsam. (DDD)

Der ADAC

hat in einem Schreiben an den Bundesrat Einwendungen gegen die Erhebung von Verwaltungsgebühren für die Kfz.-Neukennzeichnung erhoben und den Bundesrat gebeten, dem entsprechenden Verordnungsentwurf des BVM nicht zuzustimmen, da die Neukennzeichnung allein im öffentlichen Interesse liege.

Domherr Rodhain von Paris

klagt in der katholischen Wochenzeitung „SOS": „Niemals haben Priester im Beichtstuhl gehört, daß sich jemand angeklagt hätte, er sei zu schnell gefahren, habe als dritter überholt oder sich in angeheitertem Zustand ans Steuer gesetzt. Niemals hat sich ein Radfahrer angeklagt, er sei ohne Licht gefahren. Niemals hat ein reuiger Sünder daran gedacht, daß er, wenn er mit 130 km/st durch ein Dorf braust, gegen das fünfte Gebot verstößt."

Kirchenstrafen für Verkehrssünder?

Kirchenstrafen über Fahrer zu verhängen für verweigerte Unfallhilfe, Fahrerflucht, Fahren unter Alkoholeinfluß und ähnliche schwere Delikte erwägt die katholische Kirche, wie aus einem Interview Prof. Pio Ciprottis, einem Spezialisten für kanonisches Recht, hervorgeht.

VW-Werk Hannover in Betrieb

Das neu gebaute Transporter-Werk Hannover wurde jetzt voll in Betrieb genommen und produziert 220 VW-Transporter täglich. Im Laufe des Jahres wird die Produktion auf täglich 300 Fahrzeuge erhöht werden. Zur Zeit sind in Hannover 4400 Personen beschäftigt.

BMW billiger

Mit Wirkung vom 1. 7. 56 wurde der Preis des BMW 501-Sechszylinder um DM 1000.– auf DM 11 500.– gesenkt.

BP erhöht Kapital

von 89,5 auf 120 Millionen DM. Die neue Kapitalzuführung dient dem Ausbau der BP-Raffinerie in Hamburg-Finkenwerder und der Lager- und Transportkapazitäten.

Esso erzielte

im Geschäftsjahr 1955 einen Reingewinn von 9,8 Millionen DM bei 1416 Millionen DM Umsatz (einschließlich 369 DM Zölle und Mineralölsteuern). Dividende 4%. AK wird um 61,3 auf 200 Mill. DM erhöht.

Der 500 000. Ackerschlepper

im Bundesgebiet wurde dieser Tage zugelassen. In den beiden letzten Jahren hat sich somit der westdeutsche Schlepperbestand um 200 000 Fahrzeuge erhöht.

Entgegen der sonst üblichen Entwicklung

hat die Fahrrad- und Motorradindustrie in diesem Frühjahr keinen Produktionsaufschwung zu verzeichnen. Gegenüber dem Monat April ging im Mai die Produktion von Mopeds von 77 356 auf 72 835, von Motorrollern von 14 360 auf 13 760 und von Motorrädern von 11 148 auf 10 309 zurück. Nur bei den Rollermobilen, die jedoch eigentlich in die Autosparte gehören, war ein geringer Anstieg von 6295 auf 6646 zu verzeichnen.

In der Bundesrepublik

kommen 26 Kraftfahrzeuge auf einen Kilometer Straße, in England dagegen nur 13, in Belgien 12, in den USA 11, in Holland 7, in Italien und Frankreich je 5.

Alle 490 Beamten

der Wiesbadener Schutzpolizei sollen Auto fahren lernen, damit sie bei Verkehrsunfällen die Lage aus eigener Praxis beurteilen können.

Bundesverkehrsminister Seebohm

wurde bei der Besichtigung von Autobahn-Baustellen in Norddeutschland von rund 60 Hamburger Fuhrunternehmern in Personenwagen verfolgt, die ihn wegen der Beschränkung des Lastwagenverkehrs zur Rede stellen wollten. Erst die motorisierte Verkehrspolizei konnte die aufgebrachten Unternehmer mit etwa 12 Streifenwagen abdrängen.

Die britische Automobilindustrie

lag im Export auch 1955 wieder an der Spitze. Sie führte 373 203 Personenwagen und 157 970 Nutzfahrzeuge aus und übertraf damit die an zweiter Stelle im Automobil-Weltexport rangierende Bundesrepublik (mit 319 878 bzw. 84 083 Einheiten) erheblich.

Die British Motor Corporation

hat die Zeichnungen und den Prototyp für einen Sportwagen erworben, den ERA als 1,5–2 Liter-Coupé entwickelt hat.

Die US-Autohändler

rechnen kaum noch mit einem nennenswerten Absatz der 56er Modelle, von denen auch höchstens noch 200 000 Stück gebaut würden, da bereits im September die 57er Typen auf dem USA-Markt erscheinen.

Chevrolet-Händler

in Flint (Michigan) verkaufen neuerdings erfolgreich neue Wagen von Haus zu Haus, wie Staubsaugerverkäufer einen Straßenzug nach dem andern bearbeitend. Gebrauchtwagen werden an Ort und Stelle in Zahlung genommen, der neue Wagen steht schon vor der Tür.

An einer verkehrsreichen

Londoner Straßenkreuzung stellte das Oberkommando der englischen Fallschirmjäger Plakate auf, deren Text lautet: „Kommt zu den Fallschirmjägern! Der Fallschirmabsprung ist nicht halb so gefährlich wie das Überschreiten dieser Kreuzung!"
(Deutsche Jllustrierte)

Frank Perkins,

Präsident der englischen Dieselmotorenfabrik F. Perkins Ltd., wurde als Nachfolger von Dr. Llewellyn Smith, Rolls-Royce, zum neuen Präsidenten der Vereinigung der britischen Automobilhersteller und -händler (SMIT) gewählt. Vizepräsidenten wurden Alick Dick, leitender Direktor von Standard, und Geoffrey Rootes, Direktor der Rootes-Gruppe.

Vernünftige Schweizer

Die Chefs der Schweizer Straßenverkehrsämter haben sich einstimmig gegen eine auch in der Schweiz z. Z. diskutierte Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung ausgesprochen. Solche Maßnahme sei kein taugliches Mittel zur Unfallbekämpfung, stellten sie fest.

Strenge Bräuche

gelten für Schnellfahrer im Libanon. Man schert ihnen nämlich auf der nächsten Polizeistation, so man sie erwischt hat, den Kopf kahl.

Ein „Verkehrsgarten"

soll in Frankfurt eingerichtet werden. Etwa 2 Hektar des alten Flugplatzes „Am Rebstock" an der Ausfallstraße zur Autobahn sollen für das Projekt zur Verfügung stehen, das weit über 100 000 Mark kosten und von einem Automobilclub finanziert wird. Die Frankfurter Polizei ist mit diesem Plan sehr einverstanden, denn er wird für Fahrschulen und Sonntagsfahrer willkommene Übungsmöglichkeiten bieten.

Drei 24jährige Motorradfahrer

aus Kehl, die am Samstagabend (23. 6.) in großer Geschwindigkeit hintereinander auf der B 36 fuhren, brachten sich dabei gegenseitig zu Fall. Der zweite der drei Fahrer fuhr auf den ersten auf, wobei dieser stürzte und 30 m weiter mit lebensgefährlichen Kopfverletzungen sowie Beinbrüchen auf der Straße liegenblieb. Der dritte, der beim Bremsen gestürzt war, aber mit geringfügigen Verletzungen weiterfahren konnte, wurde 6 Stunden später, nachts um 2 Uhr, auf der B 28 infolge zu hoher Geschwindigkeit aus einer Kurve getragen. Er erlitt beim Sturz einen Schädelbasisbruch, einen Ober- und Unterkieferbruch sowie innere Verletzungen. An seinem Aufkommen wird gezweifelt.

Für schärfere Gerichtspraxis

gegen Verkehrsrowdies setzte sich der Bundesgerichtshof ein, indem er im Revisionsverfahren gegen eine 25jährige Mannheimerin, die als Fahrerin eines Autos in angetrunkenem Zustand einen Verkehrsunfall verursacht und dabei eine Person getötet hatte, die Bewährungsfrist für eine neunmonatige Gefängnisstrafe aufhob, die von der ersten Instanz gewährt worden war. Die Verurteilte hatte bereits wenige Monate vor dem Unfall eine Geldstrafe wegen Nichtbeachtens der Vorfahrt erhalten. Das höchste Gericht erklärte in der Begründung zu seinem strafverschärfenden Urteil: „Eine solche Tat bedeutet eine so schwere Herausforderung des Rechtsgefühls der Allgemeinheit, daß sie eine Sühne durch sofortige Vollstreckung der Strafe verlangt." (4 Str. 34/56)

Wegen mehreren Hühnerdiebstählen

in den nördlichen Randgebieten Hamburgs hatte sich der 22 Jahre alte Heinz M. zu verantworten. Im Gerichtssaal stellte sich heraus, daß er weder schreiben noch lesen konnte. Dennoch hatte ihm vor einigen Jahren die Hamburger Verkehrsbehörde den Führerschein erteilt. Das Gericht billigte dem bereits erheblich vorbestraften Hühnerdieb verminderte Zurechnungsfähigkeit zu und verurteilte ihn zu 18 Monaten Gefängnis.

Auf dem Güterbahnhof Heubach

bei Schwäbisch Gmünd machte sich ein mit 200 Zentner Briketts beladener Güterwagen selbständig und fuhr mit 70 km/st Geschwindigkeit die 5 km lange abschüssige Strecke nach Unterböbingen hinab. Er passierte zum Glück ohne Zwischenfall mehrere schienengleiche Bahnübergänge. Es gelang schließlich, den Waggon auf ein Abstellgleis zu lenken, wo er am Prellbock vollständig in Trümmer ging. Schaden rund 30 000 DM.

Die Visitenkarte

unter dem Scheibenwischer eines durch eigene Schuld beschädigten Kraftfahrzeugs genügt nicht immer, u. U. macht man sich trotzdem der Fahrerflucht schuldig. (OLG Celle 1 Ss 381/55)

Lenkungsschloß nicht ölen!

Auch wenn sich das Lenkungsschloß vielleicht etwas schwer bewegen läßt, soll man nicht versuchen, es durch Öl gängig zu machen. Notfalls hilft eine Spur von Vaseline oder Graphitfett, um einwandfreies Gleiten zu gewährleisten.
(Der Esso-Dienst)

Sklavischer Nachbau

technischer Erzeugnisse kann auch ohne Vorhandensein eines Patent- oder Gebrauchsmuster-Schutzes als Verstoß gegen die guten Sitten nach § 1 des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb angesehen werden. (Bundesgerichtshof II ZR 141/54)

Schnelle Abhilfe

In unserem Aufsatz „Die Unbelehrbaren" forderten wir zur Besserung der Verkehrsverhältnisse auf der Fleischerbrücke in Nürnberg einen weißen Mittelstrich auf dieser. Wie wir inzwischen erfahren, ist die Abhilfe nun erfolgt.

Kann die Turbine ein Getriebe ersetzen?

Fast könnte man es glauben, wenn man die in den letzten Jahren zunehmenden Berichte über geplante oder sogar schon ausgeführte Turbinenwagen liest. Oft wird ausdrücklich betont, daß man „weder eine Kupplung noch ein Getriebe nötig" habe, da das zweite Laufrad (das erste wird jetzt stets als unabhängiger Laderantrieb ausgebildet) schon im Stand voll angeblasen wird und hohe Zugkraft abgeben kann. Beides stimmt zwar, muß aber mit einem gehörigen Korn Salz genossen werden; denn nicht alles, was praktisch eben gerade noch „mit Gewalt" funktioniert, ist eine technische Lösung! Und gerade in Zeiten technischer Umwälzungen werden bisweilen im Sturm erster Begeisterung, selbst von sonst nüchternen Fachleuten, Experimente gemacht, denen der Stempel der Totgeburt auf der Stirn steht.

Vor einiger Zeit hat Dipl.-Ing. Schoppe in dieser Zeitschrift auf die „Fehlspekulationen mit dem Strahlantrieb" hingewiesen, die eigentlich nicht hätten passieren dürfen. Es scheint mit dem „verborgenen Strahlantrieb" (der auf ein Schaufelrad bläst) ähnlich — wenn auch nicht ganz so kraß — gehen zu wollen. Vielleicht liegt das daran, daß den Autobauern manche Turbinen-Tücken und -Eigenheiten doch nicht so sicher im Gefühl stecken wie die Motorendinge; und es wird eben doch auch in der Technik viel mehr aus „Weltanschauung" projektiert, als die Sachlichkeit wahrhaben will. Das kostet zwar Lehrgeld, wird aber durch die unerbittliche Praxis meist bald korrigiert.

So ist es z. B. typisch — und war zu erwarten — daß der „Firebird II"-Turbinenwagen von General-Motors (im Gegensatz zum Vorgänger „XP 21") reumütig zu einem 4-Ganggetriebe mit Föttinger-Kupplung zurückfand, also vermutlich mit dem braven „Hydromatik-Drive" ausgerüstet wurde. Außerdem besaß er einen neuartigen Wärmeaustauscher zur besseren Ausnutzung der Auspuffgase. Es ist kaum zu bezweifeln, daß seine „schon fast normalen" Treibstoffverbräuche nicht nur dem Wärmetauscher, sondern auch dem Getriebe zu verdanken waren, weil dieses erst den — bei Turbinen besonders wichtigen — Betrieb in der Nähe des „Wirkungsgradscheitels" ermöglichte, der geringe Abgasverluste und Verbräuche sicherstellt.

Wie ist denn das mit dem Betriebsverhalten aller Turbinenschaufelräder? Nehmen wir ruhig an, daß wir den Treibstrahl unter derzeit bestmöglichen (wärmewirtschaftlichsten) Bedingungen erzeugen, also schon mit Luftvorwärmung durch Abgaswärme, raffiniertem Kompressor usw. Auch vom optimalen Wärmegefälle (hitzebeständige Schaufeln) wollen wir als gegeben ausgehen. Meinetwegen sei auch schon — wie bei der neuesten G. M.-Schöpfung — die eigentliche „Gasanstalt" keine Turboanlage, sondern ein „Überladediesel in Freikolbenbauart".

Während nun aber allen Kolbenmaschinen (von Wärme- und Spaltverlusten abgesehen, die auch bei Turbinen auftreten) es in vergleichsweise weiten Betriebsbereichen gleichgültig ist, ob das Gas rasch oder langsam expandiert (und dabei den Kolben „statisch" schiebt), wenn es nur einen ausreichend langen Expansionsweg vorfindet, sind alle Turbinen sehr darauf angewiesen, daß das in der Düse bereits „dynamisch" expandierte und auf eine bestimmte Geschwindigkeit beschleunigte Gas seine (im wesentlichen!) kinetiche Energie möglichst vollständig in (notfalls mehreren, evtl. Reaktions-)Schaufeln an das Laufrad abgeben kann, wozu letzteres aber eigentlich eine ziemlich genau bestimmte Drehzahl haben muß. Dreht sich die (konstruktiv für einen Optimalzustand ausgelegte) Schaufel zu schnell oder zu langsam, so enthält (abgesehen von sog. „Stoßverlusten" in der Schaufel) der ausblasende Strahl zu viel unausgenützte Strömungsenergie (außer den unvermeidlichen Abwärmeverlusten, die weitgehend prinzipbedingt sind). Man hat also, bei gegebener Strahlgeschwindigkeit nur für eine bestimmte Drehzahl den besten „Schaufelwirkungsgrad", darüber oder darunter fällt er etwa parabolisch (d. h. ziemlich schroff) ab, um bei „Stillstand" (n = o) einerseits, bei der sogenannten „Durchgangsdrehzahl" (Md = O) andererseits Null zu werden. Man kann also diesen sog. Auslegungsbereich einer Turbine nicht ungestraft verlassen.

Wenn man die Strahlgeschwindigkeit regeln kann (Drehzahl der Gaserzeugungsanlage), kann man für jede Turbinendrehzahl zwar auf optimalem Wirkungsgrad fahren, weil man die richtigen Geschwindigkeits- und Winkelverhältnisse zwischen Strahlein- und -austritt und Umfangsgeschwindigkeit der Schaufel herstellen kann (sog. „ähnliche Geschwindigkeitsdreiecke"); da aber die Strahlgeschwindigkeit auch maßgebend für den Leistungsdurchsatz ist, bedingt der wirtschaftliche Betrieb stark abnehmende Leistung mit fallender Drehzahl, also das Gegenteil von Elastizität!

Nach dem leider unabänderlichen Modellgesetz aller Turbinen steigt (für optimalen Wirkungsgrad) das Drehmoment mit dem Quadrat, die Leistung mit dem Kubus der Drehzahl! Von Haus aus sind also Turbinen extrem unelastisch („labil"), wohingegen Kolbenmotoren wenigstens (prinzipiell) konstantes Md zu liefern geeignet sind.

Diese Behauptung scheint nun in krassem Widerspruch zu der Tatsache zu stehen, daß man notfalls ohne Getriebe auskommen kann. Das kommt aber nur auf die näheren Umstände an: Wenn ich — etwa bei vollem Strahleinsatz — durch Mehrbelastung über das „Nenn-Md" (im y-max-Punkt) hinaus die Drehzahl drücke, gibt mir der Läufer tatsächlich steigende Zugkräfte ab, allerdings unter zunehmendem Abfall des Wirkungsgrades! Im Extremfall (bei Stillstand) erhalte ich den „Standzug", der ohne Verluste für N_{konst} eigentlich „∞" sein müßte, wegen $\eta = 0$ aber endlich ist und zwar (je nach der Schaufelart) etwa das doppelte Normal-M_d beträgt.

Es ist also in der Tat möglich, ohne Getriebe auszukommen, aber nicht empfehlenswert, da es immer auf Kosten des Verbrauchs geht, der ja gerade bei Turbinen einer der neuralgischen Punkte ist! Abwägende Techniker haben daher (weniger leichtfertig) auskalkuliert, daß man etwa bei einem schweren Lastkraftwagen, der bei Dieselantrieb 8 Gänge benötigt, mit 4—5 Gängen bei Turbinenantrieb auskäme. Dabei ist anzunehmen, daß solche Vergleichsrechnungen schon die allenfalls in Kauf zu nehmenden Verschlechterungen des Schaufelwirkungsgrades der Turbine bedacht und nicht zu knapp bemessen haben. Hieraus mag man ersehen, daß die Turbine das Getriebeproblem keinesfalls löst.

Da in den Turbinen vielmehr der Kampf um Wärmeverluste in einer höheren Größenordnung tobt (nämlich 3/4 der Brennstoffwärme) als in den nachzuschaltenden Getrieben (ca. 10% von 1/4!), steht zu vermuten, daß es sehr schön sein würde, die Schaufelverluste wenigstens durch stufenlose Zusatzwandler klein halten zu können.

Dazu kommt noch ein Weiteres: Stufenschaltungen (im Verhältnis 1,5 bis 2,0) können im Hinblick auf die geringstnötige Schaltzeit einerseits (Verkehrserfordernis) und auf die Beschleunigung der u. U. rasend schnellen Drehzahlen der (thermisch und mechanisch am Rande des Möglichen beanspruchten) Turbinenläufer andererseits zu schwerwiegenden Problemen führen, so daß man auch aus diesem Grunde sich im Lager der Turboleute über echt stufenlose Wandler vielleicht eines Tages freuen wird!

Ganz aufschlußreich kann in diesem Zusammenhang ein Seitenblick auf den Flugmotorenbau sein, wo man versucht hat, die etwas unbequeme Eigengesetzlichkeit der dynamischen Turboladergruppen an die quasi statischen Kolbenmotoren dadurch anzupassen, daß man nicht nur Stufenlader, sondern pseudo — ja sogar echt stufenlose Wandler in den Antrieb legte: Im Kriege wurden bei Daimler-Benz für die Flugmotoren „DB 600" u. f. in den Laderantrieb kleine Doppel-Föttingerkupplungen gelegt, deren Schlupf man durch geregelte Teilfüllung beeinflussen konnte; was allerdings nur eine verlustbehaftete Drehzahlwandlung ermöglichte.

Prinzipiell richtiger machte es nach dem Krieg die Firma Napier bei ihrem „Nomad"-Verbundtriebwerk, wo man einen echt stufenlosen Friktionswandler (Dr. Beier) zur Anpassung der Turbo- an die Kolbenmaschine vorsah.

Dies sind zwar nur bedingte Analogien; doch zeigen sie schlaglichtartig, wo die — in mancher Hinsicht so idealen — Turbomaschinen ihre speziellen Haken haben: nämlich (abgesehen von den thermischen Nöten, die auf den Wirkungsgrad drücken) in der Schwierigkeit, zwangsschlüsse Antriebe mit den bisweilen erforderlichen hohen Anzugsmomenten bei kleinsten Drehzahlen zu versorgen, wie es Landfahrzeuge etwa brauchen (im Gegenteil zu Schiffen, deren Widerstandsgesetz auf dem ebenen Wasser sich schier ideal mit der Kennlinie der [dynamischen] Schraube + Turbine paart!).

Zum Schluß darf darauf hingedeutet werden, daß wesensmäßig die gleichen (vor allem wirkungsgradbedingten!) Prinzipwürmer auch in den süßen Früchten der z. Z. alleinseligmachenden Matic-Ära auf Föttingerelementen, die wir in USA erleben, fressen; denn auch Föttingermaschinen sind letzten Endes Turbinen, die man zwar vom Wirkungsgradscheitel „wegquälen" kann, die sich dafür aber immer (am Geldbeutel) zu rächen wissen!

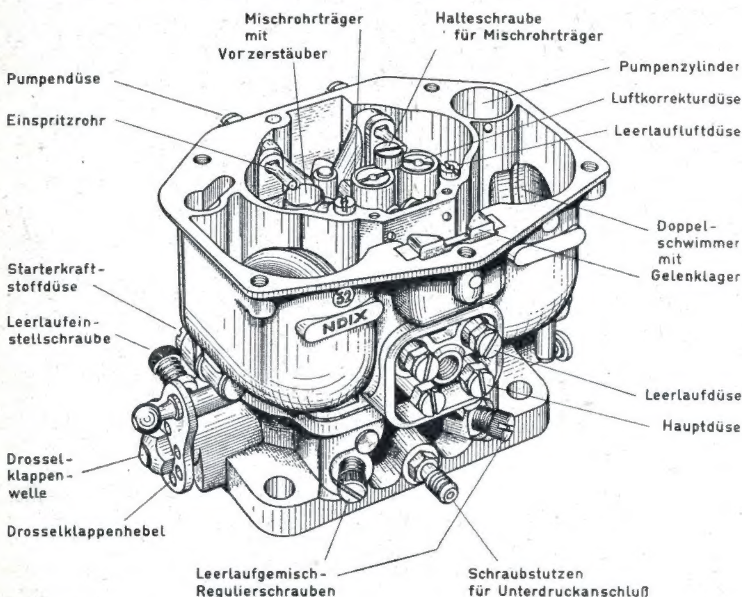
Man kann das Verhalten der Turbo-Wandler zwar beträchtlich verbessern, wenn man mehrere Stufen vorsieht, deren jede nur einen schmalen Bereich in Nähe des jeweiligen η-Scheitels zu versorgen hat: entweder mehrere Wandler, die bedarfsweise umgefüllt werden (wie bei Triebwagen üblich); oder auch unterteilte Einkreiswandler (Triloksystem, nach Allan Coats), deren Leit- und Laufradgruppen wechselnd kombiniert werden können, was gedrungener baut, aber Schaufelkompromisse bedingt. Am günstigsten ist natürlich die Schaufelverstellung des Leitrades (Lysholm-Smith); aber konstruktiv schwierig und daher nur bei größeren und teuren Bauarten diskutabel. Demnach läßt auch dabei die absolute Höhe des Wirkungsgrades und der ausnutzbare Regelbereich (wegen η-Abfall), vor allem gerade bei Schwerfahrzeugen, noch zu wünschen übrig, so daß die endgültigen Lösungen der Getriebefrage wohl nie — weder so noch so — von seiten der Turbo-Elemente kommen dürften.

Wer aber nicht von der verführerischen Erinnerung an die ideal hohen und breiten Wirkungsgradkuppen der Kaplan- oder Peltonturbinen-Regelkennfelder loskommt, möge nicht vergessen, daß das Maschinen sind, welche erstens mit konstanter Drehzahl (Netzfrequenz!), zweitens mit etwa konstantem Gefälle (also auch „Strahl"!) arbeiten. Drittens hat das Peltonrad die Düsennadel zur Mengenregelung (bei gleicher Strahlgeschwindigkeit); das Kaplanlaufrad, außer der üblichen Leitschaufelregelung (Menge), noch die teure Propeller-Schaufelverstellung. Trotz allem aber würden auch sie auf krassen Wechsel der Drehzahl vermutlich merklich sauer reagieren; denn dafür sind eben die flotten dynamischen Quirle nicht praedestiniert. Suchen wir also lieber nach echt stufenlosen Wandlern, die ähnlich bestehende Wirkungsgradfelder (über 90% etwa) haben! *S. Lubinski*

Der Doppel-Fallstrom-Vergaser

Die moderne Motorentechnik ist einerseits durch das Anwachsen der Verdichtungsverhältnisse und andererseits durch ständig steigende Drehzahlen gekennzeichnet. Beide Maßnahmen dienen der Erhöhung der Hubraumleistung und sind ebenso in den USA zu beobachten wie bei uns. Für die Vergaserhersteller ergibt sich die Notwendigkeit, immer höhere Drehzahlspannen zu beherrschen, denn Höchstdrehzahlen von 6000 U/min sind ja bereits keine Seltenheit mehr (Sportmotoren, bei Mercedes beispielsweise auch bei den Gebrauchsmotoren), während die Leerlaufdrehzahl möglichst nur 400 Touren betragen soll. Legt man nun den Lufttrichter im Interesse kleiner Drosselwirkung recht weit aus, so verschlechtert man automatisch die Verhältnisse bei kleinen Drehzahlen, denn die Düsensysteme müssen dann natürlich schon auf geringste Unterdruckunterschiede ansprechen. Andererseits würde ein kleiner Lufttrichter mit guten Unterdruckverhältnissen recht bald eine natürliche Drossel darstellen und die gewünschte Höchstleistung verhindern.

So ist es klar, daß man mit einem Vergaser, der nur einen einzigen Lufttrichter aufweist, entweder gut den Teillastbereich und die unteren Drehzahlen beherrscht oder aber im oberen Drehzahlbereich mit guter Leistung aufwarten kann und „unten" auf hohes Drehmoment verzichten



Ein typisches Beispiel für einen Doppelvergaser ist der Zenith-Vergaser, hier des Typs NDIX. Jede Vergaserhälfte ist für sich regulierbar, was bei allen Motorarten, aber speziell bei Boxer- und V-Motoren, viele Vorteile hat.

muß. Bislang war dies der deutlichste Unterschied zwischen Touren- und Sportmotor bzw. war man mit dem Einfachvergaser auf einen Kompromiß angewiesen, der heute einfach nicht mehr befriedigen kann.

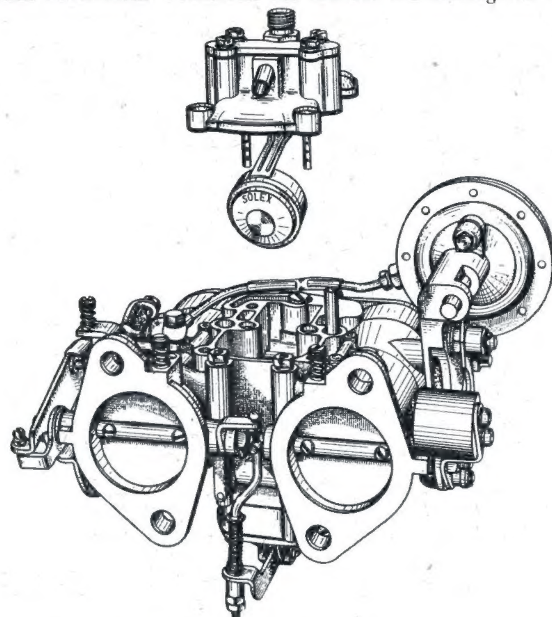
Die Verhältnisse liegen schon etwas günstiger, wenn man den Querschnitt eines großen Lufttrichters in die Querschnitte zweier Lufttrichter aufspaltet, obwohl der Gesamtquerschnitt über dem ganzen Drehzahlbereich genau derselbe bleibt. So kommt man zum Doppelfallstromvergaser, der sich aber auch aus anderen Gründen bei vielen Motoren großer Beliebheit erfreut, nämlich dort, wo man getrennte Zylinderreihen hat, also bei V- und Boxermotoren. Jeder Lufttrichter besitzt nämlich seine eigenen Düsensysteme; man kann demnach an jeden der beiden Lufttrichter eine Zylinderreihe anschließen und für sich einregulieren. Das ist insbesondere für die Leerlaufregulierung ein entscheidender Vorteil.

Hier muß man das Beispiel Porsche anführen, wo ja jede Zylinderreihe ihren eigenen Vergaser hat. Beim Doppelvergaser hat somit jeder Zylinder seine eigene Vergaserhälfte, ist also auch getrennt regulierbar. Man konnte dieserart bei einem relativ hochgezüchteten Motor einen Leerlauf erzwingen, der selbst beim Tourenmotor seinesgleichen sucht. Da die Leerlaufverhältnisse auch auf das sonstige Verhalten im unteren Drehzahlbereich übergreifen, resultierte daraus ein sehr viel weicherer, elastischerer Lauf des Motors trotz der erzielbaren hohen Nenndrehzahlen. Jedenfalls sind die Versuchsergebnisse ganz hervorragend ausgefallen, so daß die Serie hoffentlich bald in den Genuß des Doppelfallstromvergasers kommt, auch wenn er naturgemäß teurer ist. Ausgangspunkt waren bei Porsche die Erfahrungen mit dem Zenith-Vergaser des Jagdwagens, der von der NATO der Einheitlichkeit wegen vorgeschrieben und von Haus aus ein Doppelvergaser ist. Zugleich erlauben die Doppelschwimmer einwandfreie Funktion auch noch bei stark schräg stehendem Fahrzeug — eine unerläßliche Bedingung bei Geländewagen.

Bei V-Motoren liegen die Verhälnisse ganz ähnlich wie beim Boxermotor. Nicht umsonst findet man also auch bei BMW den Doppelfallstromvergaser, bei den 140-PS-Modellen sogar deren zwei, so daß praktisch je zwei benachbarte Zylinder für sich einreguliert werden können. Die übrigen sechs Zylinder können diese Einheit ansaugtechnisch nicht mehr stören, und es dürfte wohl klar sein, welche Vorteile daraus resultieren. Das drückt sich schon darin aus, daß der 3,2-Liter-V8 bei 4800 U/min mit *einem* Doppelvergaser bei 1:7,2 Verdichtung 120 PS, mit zwei Doppelvergasern bei 1:7,5 Verdichtung aber 140 PS leistet. Auch verbrauchsmäßig sind Vorteile zu erwarten, denn beim früheren Einfachvergaser war es so, daß dieser so einreguliert werden mußte, daß auch der entfernteste Zylinder noch ein unter allen Umständen brennbares Gemisch erhielt. Die nächsten Zylinder liefen dann fast grundsätzlich unnötig fett. Natürlich kann der Doppelfallstromvergaser auch auf dem Reihensechszylinder sitzen und mit jeder Hälfte drei Zylinder versorgen (vergl. Mercedes 219).

Der Stufenvergaser

So viele regulierungstechnische Vorteile der Doppelvergaser auch bringt — für jede Zylindereinheit ist eben doch über das gesamte Drehzahlgebiet des Motors derselbe Lufttrichterquerschnitt vorhanden. Das Streben nach elastischem Verhalten des Motors bei niedrigsten Drehzah-



Der Solex-Vergaser 44 PHH für den 190 SL wurde aus Einbaugründen als Flachstrom-Registervergaser entwickelt. Aus demselben Grund wurde die Unterdruckklappe der zweiten Stufe durch eine Unterdruckdose ersetzt.

len und nach noch niedrigerem Teillastverbrauch führt deshalb folgerichtig zum Register- bzw. Stufenvergaser. Sein Prinzip beruht darauf, daß bei ihm zwei (u. U. verschieden große) Lufttrichter vorhanden sind, deren zweiter aber erst nach Bedarf zugeschaltet wird. Das kann rein mechanisch über ein Schleppgestänge in Abhängigkeit von der Gaspedalstellung geschehen (z. B. Weber-Registervergaser beim Fiat 1100 TV) oder aber wiederum vermittels des Unterdrucks.

Die einfachere Lösung in baulicher Hinsicht ist zweifellos der mechanische Registervergaser. Bei Teillast ist nur die erste Stufe in Betrieb, erst nach Überschreiten einer bestimmten Gaspedalstellung schaltet sich die zweite Stufe zu. Der Gewinn an Elastizität ist, wie wir gerade vom 1100 TV wissen, beachtlich (wir dürfen auf den Testbericht in Heft 8/1956 verweisen), denn das Fahrverhalten in den unteren Drehzahlen war sogar angenehmer als beim normalen, doch erheblich langsameren 1100. Das betrifft auch den Kraftstoffverbrauch. Das Werk selbst nennt als Normverbrauch beim 1100 8,4 und beim 1100 TV 8,5 Liter/100 km trotz der 14 bis 16 PS Leistungsdifferenz. Auch in unserem Testbericht kommt klar zum Ausdruck, daß der TV — gleich schnell wie der 1100 gefahren — im Verbrauch sparsamer sein müsse. Der mit ihm ermittelte Testverbrauch lag mit 8,4 Liter/100 km bedeutend niedriger als der des 1100 mit 9,6 Liter/100 km, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der erstere nicht voll eingefahren war und der letztere besonders ungünstige Straßenverhältnisse antraf. Trotzdem ist die Differenz zu kraß, als daß sie nur auf diese widrigen Umstände zurückzuführen wäre.

Etwas anderes allerdings verschweigt der Testbericht gleichfalls nicht: Das Verhalten bei Vollgas im unteren Drehzahlbereich. Die Beschleunigungsmessungen im direkten Gang ab 30 km/st stießen auf Schwierigkeiten, denn der Motor nahm Vollgas nicht an, sondern fiel in der Leistung stark ab. Das ist ganz logisch, denn 30 km/st entsprechen bei TV ca. 1160 Touren, seine Maschine erreicht aber ihre Nennleistung erst bei 5400 Touren, so daß man sich bei 30 km/st wirklich im extremen unteren Drehzahlbereich befindet. Plötzliches Vollgasgeben öffnet den gesamten Vergaser-

querschnitt und läßt den Unterdruck schlagartig abfallen, was unmittelbare Abmagerung des Gemisches und Leistungsabfall zur Folge hat. Nun wird man sich als Fahrer eines so sportlichen Wagens selten in so niedrigen Drehzahlbereichen bewegen bzw. im Ernstfall genügend Gefühl im „Gasfuß" haben; beim Gebrauchsfahrzeug kann dieses Verhalten aber trotzdem störend sein.

Es scheint demnach günstiger, das Zuschalten der zweiten Stufe quasi zu automatisieren, d. h. durch den Unterdruck des Motors besorgen zu lassen. Das ist das Prinzip des Solex-Stufenvergasers. Im Leerlauf wie im Teillastbezirk bei niederen Drehzahlen ist die erste Stufe in Betrieb, die zweite wird erst bei Vollast im *hohen* Drehzahlbereich zugeschaltet. Beim gebräuchlichen Solex-Stufenvergaser 32 PAJAT und 32 PAJTA sind zu diesem Zwecke in der zweiten Stufe insgesamt zwei Drosselklappen vorhanden, deren erste von der Drosselklappe der ersten Stufe über ein Schleppgestänge wie beim mechanischen Stufenvergaser mitbetätigt wird. Die zweite Drosselklappe wird jedoch durch ein genau austaxiertes Gewicht geschlossen gehalten; sie öffnet erst, wenn der Unterdruck im Saugrohr stark genug ist, die Wirkung des Gewichts zu überwinden, und erst dann kann die zweite Stufe einsetzen, die selbstverständlich ihr eigenes Hauptdüsensystem aufweist. Wo man an Bauhöhe sparen muß und deshalb die dritte Drosselklappe vermeiden will, kann man — wie beim Horizontal-Stufenvergaser 44 PHH des Mercedes 180 SL geschehen — diese Klappe im Prinzip durch eine Unterdruckdose ersetzen. Diese Bauart ist auch bei amerikanischen Stufenvergasern üblich.

Bei unterdruckgesteuerter Zuschaltung der zweiten Stufe ist der Nachteil der mechanischen Zuschaltung mit Sicherheit vermieden: Vollgas im unteren Drehzahlbereich sieht stets nur die erste Stufe im Betrieb. Durch einen deutlichen „Druckpunkt" am Gaspedal spürt man das Öffnen der Hauptdrosselklappe der zweiten Stufe deutlich und kann bei schneller Autobahnfahrt im Interesse sparsamer Fahrt das Einschalten der zweiten Stufe vermeiden, ist aber andererseits in den unteren Gängen bei Überholvorgängen usw. sicher, notfalls die volle Nennleistung verfügbar zu haben. Sehr elastischer und sparsamer Betrieb im unteren und mittleren Drehzahlbereich ist sichergestellt, da sich die Regulierung dank des relativ engen Lufttrichters der ersten Stufe sehr genau vornehmen läßt und die einzelnen Düsensysteme feinfühliger ansprechen.

Einen interessanten Vergleich gestattet in dieser Hinsicht die Borgward Isabella und ihre Tourensportversion TS. Während die normale Isabella mit einem Einfachvergaser Solex 32 PJCB ausgerüstet ist, erhielt die TS einen Stufenvergaser 32 PAJTA mit einem 22 mm-Lufttrichter in der ersten Stufe und einem 28 mm-Lufttrichter in der zweiten Stufe. Der Straßenverbrauch ergibt nach Werksangaben folgende Vergleichstabelle:

Geschwindigkeit km/st	40	60	80	100	110	120	130	140	150	
Verbrauch Liter/100 km	6,0	7,0	8,1	9,9	10,7	12,0	13,5	—		Isabella
Verbrauch Liter/100 km	5,2	5,5	6,7	8,4	9,3	10,3	11,4	12,5	13,6	Isabella TS
Differenz Liter/100 km	0,8	1,5	1,4	1,5	1,4	1,7	2,1	—	—	Differenz

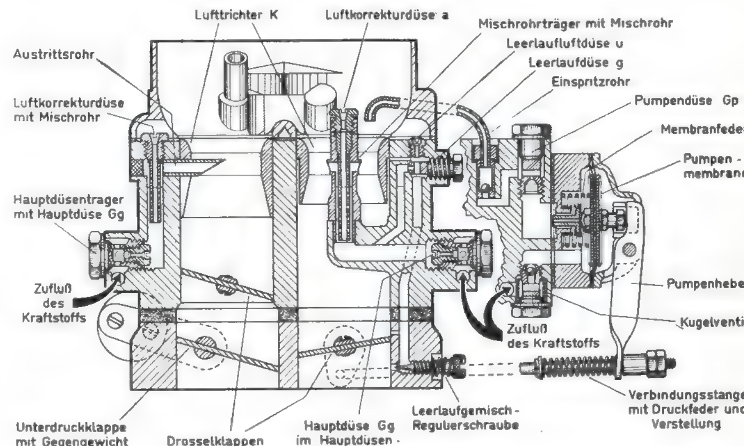
Im normalen Fahrbereich liegt somit der Verbrauch um 1,4—1,7 Liter/100 km bei der TS niedriger, bei Höchstgeschwindigkeit der Normal-Isabella von 136 km/st sogar um 2,3 Liter! Ein TS-Testwagen erbrachte den Beweis, daß sich das Fahrzeug im direkten Gang bis 20 km/st (entsprechend 720 Touren!) herab fahren ließ und noch einwandfrei beschleunigte. Solche Ergebnisse sprechen für sich, wenn man bedenkt, daß der Motor bei 5200 U/min 75 PS, also 50 PS/Liter Hubraumleistung, hergibt. Der Kraftstoffnormverbrauch liegt bei der TS mit 7,4 Liter/100 km um einen ganzen Liter tiefer als bei der normalen Isabella.

So ist es kein Wunder, wenn der Stufenvergaser langsam, aber sicher Fuß faßt. Wir begegnen ihm auf dem deutschen Markt neben der Isabella TS beim BMW 501-Sechszylinder, bei den Fiat-Modellen 1400 A und 1900 A und bei den Mercedes-Typen 190, 220 S (zwei Vergaser), 190 SL (zwei Stufen-Flachstromvergaser) und 300 (zwei Vergaser). Es gilt jedoch zu bedenken, daß der Stufenvergaser im Gegensatz zum Doppelvergaser stets nur *einen* Vergaser darstellt, dessen Hauptregulierung stets in der ersten Stufe erfolgt, während beim Doppelvergaser jede Hälfte für sich regulierbar ist, dieser also quasi zwei Vergaser, in einem Gehäuse zusammengefaßt, vorstellt. Stufen- und Doppelvergaser werden also auch künftig in friedlicher Konkurrenz zueinander stehen. Beide bringen erhebliche Vorteile gegenüber dem Einfachvergaser, aber natürlich auch den Nachteil des größeren Preises, so daß der Fahrzeughersteller sorgsam zwischen erzielbarer Mehrleistung, geringerem Verbrauch und Kosteninvestition wählen muß.

Spezialvergaser für Zweitaktmotoren

Wie schon die Verbrauchskennfelder erkennen ließen, stellt der Zweitakter seine besonderen Probleme. Insbesondere im Teillastgebiet der unteren Drehzahlen muß man mit hohen spezifischen Verbräuchen rechnen, so daß der Gedanke naheliegt, vom alten Prinzip des Eindüsensystems abzugehen. Hier tritt ja der Vergaser in scharfe Konkurrenz zur Benzindirekteinspritzung, und die erzielten Erfolge sind recht erfreulich. Bekanntlich erschien vor kurzem zur allgemeinen Überraschung neben dem Einspritzer GP 900 E bei Goliath auch ein Vergasermodell GP 900 V mit 38 Nenn-PS. Es ist zunächst erstaunlich, daß es gelang, einen 900 ccm-Zweizylinder-Zweitakter überhaupt mit einem Vergaser auf erträgliche Verbräuche zu bringen, denn man entsinnt sich hier der Vorkriegserfahrungen mit den DKW-Typen „Sonderklasse" und „Schwebeklasse", die als Spritkonsumenten erster Güte in Verruf gerieten und die Beherrschung großer Zylindervolumina als unlösbar erscheinen ließen. Nichts vermöchte den Fortschritt der Vergasertechnik deutlicher zu demonstrieren als eben die Tatsache, daß heute 450 ccm Zylinderinhalt offenbar kein unlösbares Problem mehr darstellen. Die Erkenntnisse sind erheblich ausgeweitet worden, nicht zuletzt dank intensiver Forschung und so aufschlußreicher Prüfmethoden, wie sie die moderne Fließbank gestattet.

Noch haben wir mit dem GP 900 V keine eigenen Erfahrungen. Es werden an Daten eine Dauergeschwindigkeit von 110 km/st und ein Normverbrauch von 7,8 Liter/100 km genannt. Der Prospekt spricht von einem Solex-„Zweistufenvergaser", was die Dinge aber nicht richtig schildert. Es galt vielmehr, den seitherigen Klappenstutzen des 900-E-Motors durch einen Vergaser zu ersetzen, und es erwies sich als notwendig, den extrem großen Querschnitt in zwei Lufttrichter aufzuspalten, so daß man eine Art Doppelvergaser vor sich hat. Dem sparsam regulierten Hauptdüsensystem wird unserer Information nach bei höherer Last ein zweites Düsensystem zugeschaltet, das für Anreicherung sorgt. Dieser Art erreicht man nahezu dieselbe Höchstleistung wie beim Einspritzer, der von Haus aus mager einreguliert ist. Die Unterschiede im Teillastbereich und Fahrbetrieb sind nicht mehr erheblich, zumindest nicht, wenn man den Preisunterschied beider Anlagen mit ins Auge faßt. Vorversuche mit diesem neuen Vergaserprinzip wurden schon vor längerer Zeit im Vergleich zum Einspritzmotor am GP 700 durchgeführt. Die Erfolge waren so vielversprechend, daß man sie beim 900 ccm-Motor fortsetzen und sogar zur Serienmäßigkeit schreiten konnte. Unbenommen der speziellen Vorzüge der Benzineinspritzung darf man ja nie ihren höheren Gestehungspreis vergessen, abgesehen davon, daß der Vergaser in der Drosselklappe (bzw. Beschleunigerpumpe) nur wenige mechanisch bewegte, dem Verschleiß



Schnitt durch den Solex-Registervergaser 32 PAIAT, der sich von seinem Bruder 32 PAITA nur durch den Thermostarter unterscheidet. Rechts die erste Stufe, links die unterdruckgesteuerte, zweite Stufe mit ihren zwei Drosselklappen.

unterliegende Bauteile aufweist. Selbst wenn letzterer also nicht ganz das erreichen ließe, was die Einspritzung zuwege bringt, so spricht doch auch der Kaufmann ein gewichtiges Wort mit.

Vergaser-Sonderprobleme

Hier soll nur noch kurz die Rede davon sein, inwiefern die modernen Kraftstoffe den Vergaserbauer tangieren. Vor allem zeichnen sich diese Kraftstoffe durch bessere Flüchtigkeit aus, d. h. sie vergasen bei niedrigeren Temperaturen als früher. Sie sind auch klopffester, erlauben also höhere Verdichtung und im Gefolge geringere spezifische Verbräuche bis zu 200 g/PSh herab. Die bessere Vergasung ist dem Vergaserbauer einerseits sehr willkommen, weil durch sie die Startbedingungen verbessert werden. Tatsächlich hat ja gerade dieser extrem kalte Winter gezeigt, daß die Motoren auch unter — 20° C ansprangen, sobald nur der Anlasser die Ölzähigkeit zu überwinden vermochte. Andererseits macht die gute Flüchtigkeit den Vergasertechniker nicht restlos glücklich, weil der Kraftstoff nach längerem Halt infolge Aufheizung des Vergasers stark ausdampft und beim Wiederanlassen das Gemisch über die Brennbarkeitsgrenze hinaus anreichert. Auch das Leerlaufsystem kann durch Dampfblasenbildung in Mitleidenschaft gezogen werden, was unruhigen Leerlauf zeitigt.

Eine ganz andere Seite der Problemstellung ist die Vereisung des Vergasers, die seltsamerweise auftritt, wenn verschiedene Witterungsumstände zusammentreffen, die aber durchaus im Bereich der täglichen Möglichkeit liegen. Man darf sich darunter aber nicht das vorstellen, was man früher oft unter Vereisung verstand, nämlich die Reifbildung außen am Vergaser. Voraussetzung für die heutige (innere) Vereisung sind Außentemperaturen um den Gefrierpunkt, ein stark abgekühlter Motor und Luftfeuchtigkeit über 70%. Besonders kritisch ist somit der neblige Spätherbst. Die Verdunstungswärme des Kraftstoffs, die natürlich der Düsenumgebung entzogen wird, bewirkt starke Abkühlung, unterstützt noch durch Kraftstoff, der aus dem Mischrohrträger auf die Drosselklappe tropft und diese auf bis zu — 10° C abkühlen kann. Die Luftfeuchtig-

keit fällt dabei als Eis aus, das den Ringspalt zwischen Drosselklappe und Gehäuse verengt und u. U. sogar völlig verschließt. Die Folge ist Luftarmut und Anreicherung des Gemisches bis zur Zündgrenze, also Stehenbleiben des Motors. Das tritt wohlbemerkt nur bei nahezu geschlossener Drosselklappe, also bei Leerlauf bzw. leichter Teillast (z. B. beim Anfahren!) auf und legt deshalb zunächst beim Unkundigen den Verdacht nahe, der Motor bleibe wegen zu mageren Gemisches stehen. Das Ziehen der Starterklappe bringt nämlich Abhilfe, aber nicht, weil die Maschine jetzt reicheres Gemisch erhält, sondern weil diese jetzt über den Startvergaser unter Umgehung der Drosselklappe mehr Luft erhält. In besonders gelagerten Fällen wurde Vereisung auch schon bei voller Drosselklappenöffnung beobachtet, wobei sich Eis im Lufttrichter bildete. Intensive Beheizung der Ansaugwege ist eine wirksame Gegenmaßnahme, die aber im Sommerbetrieb wieder Nachteile (Füllungsverlust, Dampfblasenbildung usw.) bringt. Angesichts des seltenen Zusammentreffens der geschilderten witterungsmäßigen Voraussetzungen verzichtet man auf besondere Maßnahmen (Beheizung der Drosselklappe usw.).

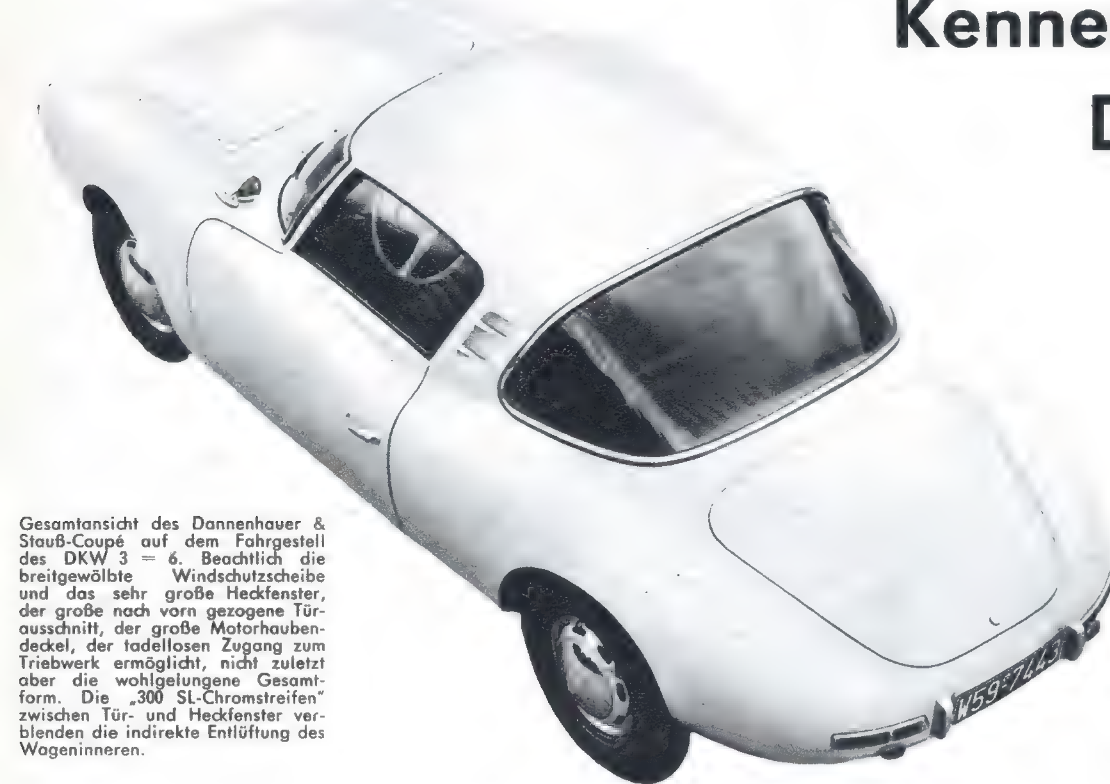
Immer höher geschraubte Ansprüche an den Vergaser können auch Sondereinrichtungen notwendig machen, so z. B. den automatischen Startvergaser, der sich selbsttätig nach Erreichen der Motorbetriebstemperatur abschaltet (z. B. beim Mercedes 300, bei Simca, neuerdings auch bei den großen Fiat-Modellen). Einzelne Fahrzeuge verlangen Vorrichtungen, welche die Motordrehzahl begrenzen. Die hierfür erforderlichen „Regulatoren" arbeiten mit außermittig angeordneter Drosselklappe, die einerseits der Wirkung einer Feder, andererseits der Wirkung des Unterdrucks unterliegt. Auch Sparvorrichtungen können wünschenswert sein, ja selbst die Frage, ob das Schwimmergehäuse von außen oder von der Drosselklappe her belüftet wird, ist nicht nebensächlich. Neuerdings soll der Vergaser sogar die Abnahme der Luftdichte bei Gebirgsfahrt berücksichtigen, was mit Hilfe des „Höhenkorrektors" — einer Vorrichtung, die an Stelle des Hauptdüsenträgers angebaut wird und eine barometrische Dose enthält — geschieht. Ähnliche Vorrichtungen kennt man auch vom Viertakt-Benzineinspritzer und ursächlich vom Flugzeugmotor her.

Zusammenfassung

Für den Durchschnittsfahrer ist der Vergaser ein Buch mit sieben Siegeln, ein Zubehörteil, das eben einfach zu funktionieren hat. Zugegebenermaßen führt dieses komplizierte Gerät auch kaum zu Beanstandungen in der Praxis, weil die Kompliziertheit eben nur im Aufbau, in der Führung der Kanäle und im Zusammenspiel der Düsensysteme beruht. Das aber ist die Sorge des Vergaserherstellers und allenfalls der Spezialwerkstatt, die aber heute schon mehr denn je auf exakte Messung angewiesen ist, wenn sie Änderungen in der Einregulierung vornimmt. Der Autobesitzer verlangt mit gutem Recht, daß dieses Instrument seinen Dienst ebensogut in Zentralafrika wie am Nordkap, am Toten Meer wie auf dem Großglockner versieht — alles andere kümmert ihn nicht. So ist der Vergaser zum bloßen Zubehör degradiert worden, das zwar die Wirtschaftlichkeit des Fahrbetriebs maßgebend beeinflußt, im übrigen aber ein Schattendasein führt. Um so höher ist die Entwicklungsarbeit der Vergaser-Ingenieure zu werten, die ein so kompliziertes Instrument zum „narrensicheren Zubehör" gemacht haben. *bk*

Kennen Sie diesen DKW?

Eine gelungene Kunstharz-Karosserie von Dannenhauer & Stauss



Gesamtansicht des Dannenhauer & Stauß-Coupé auf dem Fahrgestell des DKW 3 = 6. Beachtlich die breitgewölbte Windschutzscheibe und das sehr große Heckfenster, der große nach vorn gezogene Türausschnitt, der große Motorhaubendeckel, der tadellosen Zugang zum Triebwerk ermöglicht, nicht zuletzt aber die wohlgelungene Gesamtform. Die „300 SL-Chromstreifen" zwischen Tür- und Heckfenster verblenden die indirekte Entlüftung des Wageninneren.

Eine Zeitlang war die Kunstharzkarosserie in aller Munde, und es sah fast so aus, als werde Stahlblech als Karosseriewerkstoff bald nur noch Museumswert besitzen. Inzwischen ist es stiller um sie geworden, und bemerkenswerte Lösungen von Kunstharzkarossen (beispielsweise von Spohn/Ravensburg oder Wacker/Pforzheim) sind ohne Nachfolger geblieben, geschweige denn in reellen Stückzahlen gefertigt worden. Einzelanfertigungen aber können lediglich als Versuchs- und Lernobjekte angesehen werden, wirtschaftliche Bedeutung erlangen sie nicht. Wohl jede ehrgeizige oder besonders fortschrittlich gestimmte Karosseriewerkstatt hat sich in irgend einer Form mit der Kunstharzkarosserie schon befaßt, wenigstens zu Studienzwecken — der Aufwand an Materialkosten, Spezialvorrichtungen und Arbeitslöhnen aber stand bisher in keinerlei tragbarem Verhältnis zum Ergebnis.

Um die Dinge klar beurteilen zu können, muß man schon einiges um den Werkstoff Kunstharz selbst, um die notwendigen Festigkeitsträger und um deren gemeinsame Verarbeitung wissen. Deshalb ein kurzer Überblick: Obwohl schon 1872 der deutsche Chemiker Adolf von Bayer durch Zusatz von Säure zu Phenol und Aldehyd das erste Kunstharz darstellte, brauchte die chemische Industrie sehr lange, um diesen neuen Stoff auch kommerziell zu einer wahren Entdeckung zu machen. Noch im zweiten Weltkrieg war Kunstharz in mancher Beziehung ein Ersatzstoff (man denke an Buna etc.) und allenfalls als Isoliermaterial in der Elektrotechnik schon häufig verwendet (der Flame Baekeland entwickelte die beliebig härtbaren Kunstharze — „Bakelit"). Daß die Kunstharze gerade zu Kriegszeiten eine stürmische Entwicklung mitmachten, ist keineswegs verwunderlich, denn ihre Ausgangsstoffe sind Holz (daraus Formaldehyd) und Kohle (daraus Phenol) oder auch Kohle allein, also auf jeden Fall heimische Rohstoffe, die in genügender Menge zur Verfügung standen. Der Forschung gelang es im Laufe der Zeit, diese neuen Stoffe in schier unglaublichem Umfang zu variieren — Lacke, künstlicher Gummi, Isolierstoffe, Hartpapier, Nylon, Igelit, Plexiglas, Cellophan, Mipolam, Novotext, Schaumgummi, Vulkanfiber etc., um nur einen kurzen Blick auf das Heer von Kuststoffen zu werfen, wie sie heute nahezu auf allen Gebieten der Technik und des täglichen Lebens auftreten. Dabei hat sich die deutsche Chemie in der Gesamtproduktion von Kunststoffen dicht an die bisher weit vorab führenden USA herangeschoben. Wesentlich für die so vielseitige Verwendung ist auch die Entwicklung günstiger Verarbeitungsmethoden gewesen (z. B. kurze Aus-

härtezeiten durch beheizte Pressen oder künstliche Trocknung).

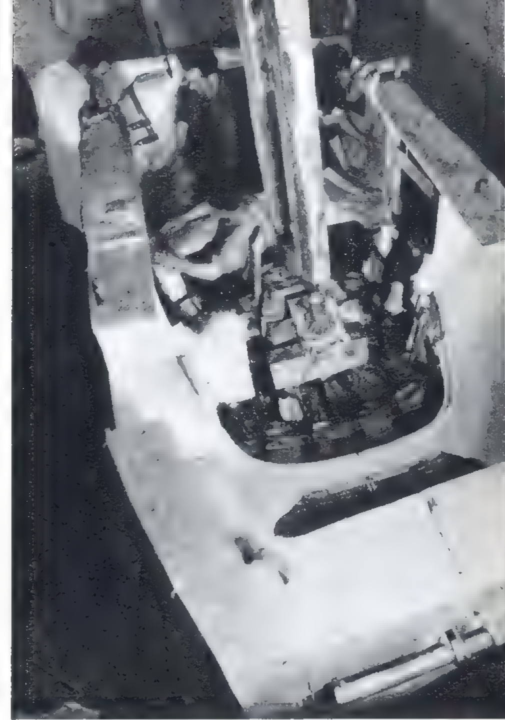
Im Automobilbau gewann sich das Kunstharz infolge seines geringen Gewichts, seiner geräuschdämpfenden und vielen sonstigen Eigenschaften schon recht früh Freunde (als Armaturenbretter, Lenkradkränze, Steuerräder, wartungslose Lager etc.). Die Verwendung bei der Karosserieaußenhaut ist jedoch in der Praxis noch ziemlich jungen Datums. Seit in den USA bemerkenswerte Vorstöße in dieser Richtung gemacht wurden — an der Spitze die serienmäßig gefertigte Karosserie der Chevrolet-Corvette —, laufen auch in Europa entsprechende Versuche und sogar schon eine Art von Serienfertigung mit allerdings bescheidenen Stückzahlen, so z. B. beim „Spatz"-Kleinwagen, beim Dannenhauer & Stauss-DKW-Coupé und beim DKW-Geländewagen. Als geeignetstes Kunstharz hat sich grundsätzlich Polyester (ein sog. Polykondensat, in dessen Familie u. a. auch Nylon und Perlon gehören) erwiesen. Um diesem an sich spröden Werkstoff gute Festigkeit zu geben, muß man einen „Festigkeitsträger" zugeben; als geeignetstes Material hierfür hat sich Glasfaser in allen möglichen Verarbeitungsformen (Glasgewebe, Glasmatte, Glasfaserstränge etc.) gezeigt. Weiter hat es sich als notwendig erwiesen, gewisse chemische Kontaktstoffe beizugeben, die schnelleres Erhärten des Kunstharzes bewirken und lange Trocknungszeiten vermeiden helfen. Zur Fertigung selbst braucht man genaue Formen, die ihrerseits wieder mit einem Mittel ausgespritzt werden müssen, welches das Anhaften des Kunstharzes an der Form verhindert (meist Polyvinyl, gleichfalls ein Kunstharz, in Alkohollösung).

Zur Herstellung der Kunstharzkarosserieteile benötigt man Formen, deren Inneres — ähnlich etwa wie beim Gießen oder Pressen — das Negativ des zu erzeugenden Kunstharzteils darstellt. Der Festigkeitsträger wird eingelegt und dann mit Kunstharz so lange bestrichen oder besprüht, bis die Schichten die erwünschte Wandstärke angenommen haben. Lufteinschlüsse und sonstige Fremdkörper sind, da das Gefüge verändernd, unerwünscht, so daß diese einfachste Art der Herstellung rein von Hand zwar die billigste, aber auch vielen Zufälligkeiten (und vor allem der Arbeitsprägnanz) unterworfen ist. Man trifft sie deshalb bei Einzelanfertigungen, muß sich aber bei Fertigung von Stückzahlen exaktere Methoden ausdenken, die dafür sorgen, daß Kunstharz und Festigkeitsträger unbedingt feste Bindung eingehen und Lufteinschlüsse ausgeschlossen sind. Man könnte an Stahlformen (Form und Gegenstück — Matrize und Patrize) denken, die unter hohem Druck zusammengepreßt werden, aber das ist ein extrem teures Verfahren, da Gesenke so ziemlich das Teuerste sind, was der Vorrichtungsbau kennt. Die wesentlich billigeren Gipsformen sind hohen Drücken nicht gewachsen; die Amerikaner, die vom Bau von Bootskörpern her bei der Kunstharzverarbeitung große Erfahrungen besitzen, sind deshalb auf den Ausweg verfallen, das flüssige Kunstharz mittels Unterdruck zwischen Form und Gegenform einzusaugen. Wie beim Gießen wird es notwendig sein, große Formen teilbar zu machen, damit Werkstückunterschneidungen berücksichtigt werden können.

Soviel zum Allgemeinen der Kunstharzkarosserie, deren generelle Anwendung noch in weiter Ferne liegt, zumal man ihr vorläufig noch keine tragende Funktion zuweisen darf, sondern einen Rahmen braucht. Die Herstellung von Hand und die erforderliche Trockenzeit machen eine Großserienfertigung zunächst so gut wie unmöglich, trotz allen zweifellos bestehenden Vorteilen wie geringerem Gewicht (spezifisches Gewicht 1,2—1,8 g/ccm, dafür aber relativ große Wandstärken), guter Geräuschdämpfung und leichter Reparaturmöglichkeit. Als Zwischenlösung bietet sich die Möglichkeit an, vielerlei Karosserieeinzelteile, etwa Kofferraum- und Motorradhaubendeckel, Türen usw., also kleinere Teile ohne tragende Funktion, aus Kunstharz herzustellen und dieserart gewisse Gewichtsvorteile einzuheimsen.

Wir hatten nun vor kurzem Gelegenheit, eine der gegenwärtig (allerdings in beschränktem Umfang) serienmäßig hergestellten deutschen Kunstharzkarosserien bei der Entstehung zu beobachten, nämlich die Karosse des von der Stuttgarter Karosseriewerkstätte Dannenhauer & Stauss gefertigten Coupés auf dem 3=6-Fahrgestell. Über diese Karosserie wurde bereits im Hauptausstellungsheft anläßlich des letzten Frankfurter Salons kurz berichtet. Man ging bei Dannenhauer & Stauss von der Überlegung aus, daß sich der 3=6-DKW infolge seiner sportlichen Eigenschaften ganz besonders gut für eine sportliche Sonderkarosserie eignen würde, zumal wenn diese Karosserie erheblich leichter ausfallen, noch tieferen Schwerpunkt garantieren und noch windschlüpfiger werden konnte. All das ist tatsächlich gelungen, so daß dieses Coupé effektiv schneller und lebendiger ist als die Normalausführung (wir hoffen gelegentlich eigene Erfahrungen mitteilen zu können).

Im Interesse absoluter Gleichmäßigkeit in Fertigung und Qualität hat man von der reinen Handfertigung Abstand genommen und ein Zwischending zwischen Handfertigung und Hochdruckpresse gewählt. Sämtliche Formen beste-



Das ist die innen mit Blech ausgeschlagene, stark mit Trägern und Eisen armierte Betonform für das Karosserieoberteil. Sie ist, wie man im Vordergrund sieht, teilbar, um später das fertige Werkstück unbeschädigt entnehmen zu können. Es werden eben die ersten Glasmatten (sie haben sich für günstiger erwiesen als Glasgewebe) eingelegt und festgespannt. Auf sie wird dann das flüssige Polyester-Kunstharz aufgetragen.



Hier werden die Fransen und Grate entfernt. Noch ist das Karosserieoberteil allerseits gut zugänglich, so daß diese Arbeit zweckmäßigerweise vor dem Verschmelzen mit dem Unterteil vorgenommen wird.

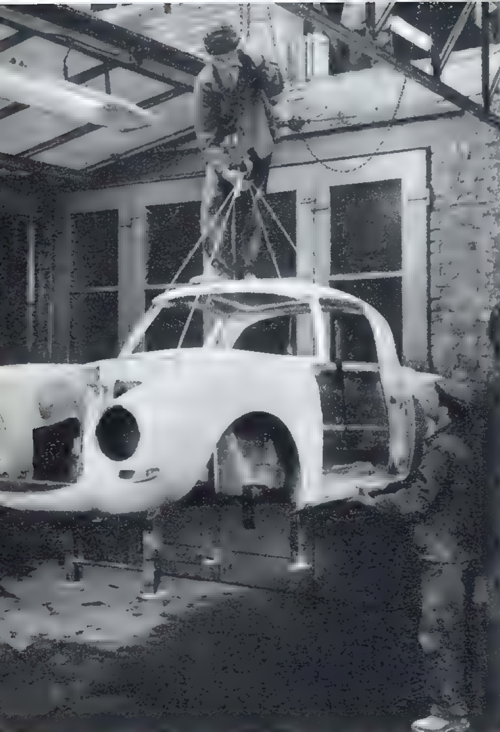


Das Karosserieoberteil ist der Form entnommen worden. Ein einziger Mann kann bequem damit umgehen. Deutlich sind die überstehenden Fransen der Glasmatten zu sehen.

Das entgratete Oberteil wird hier eben auf das Unterteil gestülpt, um dann durch Nieten und Verkleben mit Kunstharz die Gesamtkarosse und ein widerstandsfähiges Gebilde zu ergeben, das mit dem Fahrgestell verschraubt wird.

Fotos: Weitmann





Die Karosserie als solche ist fertig und auch schon geschliffen. Wie steif eine Kunstharzkarosse sein kann, beweist die Tatsache, daß ein Mann ohne weiteres auf das Dach stehen kann, ohne daß etwas „nachgibt".

hen aus stahlarmiertem Beton (Matrize und Patrize), und nach dem Auslegen der Matrize mit dem Festigkeitsträger und Aufbringen des Kunstharzes wird die Patrize aufgesetzt und unter Druck gegen die Form gepreßt. Karosserie-Bodenstück und -Oberteil sind dabei die größten Werkstücke, die einteilig gefertigt werden, was ca. einen Tag Arbeitszeit erfordert; das völlige Trocknen erfolgt über Nacht. Weitere vorgefertigte Einzelteile werden zum Zwecke des Aussteifens eingesetzt, d. h. vernietet und verklebt. Auf die gleiche Art werden auch Karosserieober- und -unterteil zusammengefügt, so daß sich ein Gebilde hoher Festigkeit ergibt, das zusammen mit dem Fahrgestellrahmen allen Erfordernissen der Praxis genügt und der Stahlkarosserie in dieser Beziehung in nichts nachsteht. Die Wandstärken schwanken zwischen 2 und 3,5 mm, trotzdem aber lassen sich gegenüber dem Leergewicht der Serienausführung 120—130 kg einsparen, was das größere Temperament dieses Coupés erklärlich macht.

Nach Entnahme der Kunstharzeinzelteile aus den Formen (z. T. mehrteilig wegen der Unterschneidungen) müssen natürlich die Grate von Glasfaser und Kunstharzmasse entfernt werden, wie es auch nötig ist, die rauhe Oberfläche sorgfältig durch Abschleifen zu glätten; die bei Kunstharzpreßteilen so oft gerühmte saubere und tadellos glatte Oberfläche läßt sich ja nur bei Formung des plastischen Kunstharzmaterials unter hohem Druck in Stahlformen erzielen, leider aber noch nicht im Karosseriebau, wo man eben mit sehr großflächigen Einzelteilen und ungefügen Preßformen zu rechnen hat. Der Schleifvorgang ist also nicht vermeidbar, so umständlich und kostspielig er auch sein mag. Der lackierten Oberfläche ist später allerdings nicht anzusehen, ob sich darunter Stahlblech oder Kunstharz verbirgt, allenfalls der Fachmann vermag sich durch Beklopfen ein Bild davon zu machen.

Bisher haben Dannenhauer & Stauss ca. 10 solche Coupés geliefert, deren Preis sich übrigens auf DM 9900.— beläuft. Man hat hier förmlich eine Parallele zum Fall Karmann-Ghia und VW. Auch dies Coupé will der Extravaganz dienen, nicht nur durch seine wirklich hübsche Form und erwählte Ausstattung, sondern eben auch durch wesentlich höhere Spitze (ca. 140 km/st) und rund 10 % bessere Beschleunigung. Mit einem Hochleistungs-3=6-Motor sollen auf dem Nürburgring mit diesem Coupé sogar schon 105 km/st Schnitt gefahren worden sein. Es ist begreiflich, wenn sich deshalb insbesondere Sportfahrer um das Dannenhauer & Stauss-Coupé bemühen — es steht aber ebenso gut der Dame zu Gesicht, die Wert auf etwas Besonderes legt. Die Stuttgarter Werkstätte hat mit diesem Coupé zweifellos eine sehr gediegene und hübsche Karosse geschaffen, der man gern öfters begegnen möchte. Sowohl als Ästhet wie als Techniker, denn schließlich ist sie ein gewichtiger Markstein auf dem Wege zur Serien-Kunstharzkarosserie. *bk.*

Mit weißen Handschuhen

Jedes Land hat andere Gewohnheiten, eine andere Art, das Leben zu betrachten, und nicht zuletzt eine andere Weise, seinen Mitbürgern etwas beizubringen.

Aus dieser Perspektive heraus möchte ich hier erzählen, wie ich den Verkehrspolizisten in verschiedenen Ländern Europas beobachtet habe.

*

In Spanien zum Beispiel besitzt der Guardia keine sehr große Autorität, er will sie auch gar nicht. Er ist, wie jeder Spanier, viel mehr mit seinen eigenen Gedanken beschäftigt.

Die Trillerpfeife ist seine Hauptwaffe; bei jeder Bewegung pfeift er. Seine Haltung ist meistens gekrümmt und sein Gesichtsausdruck eher traurig. Hübsche Passantinnen werden lange bewundert. Im Sommer erhält er einen Sonnenschirm, den er zwischen zwei Pflastersteinen aufstellt.

Hin und wieder, um seine Autorität doch noch zu bekunden, hält er ein Fahrzeug an, macht den Fahrer höflich darauf aufmerksam, daß sein linkes, vorderes Licht nicht geht, während gerade zwei Taxameter (Baujahr 1932) ganz ohne Beleuchtung an ihm vorbeizittern.

*

Der englische Bobby ist ein ganz anderer Typus.

Streckt er seine rechte Hand aus, als Zeichen zum Halten, ist keine Bremse stark genug. Hat einer in letzter Minute noch sein Zeichen gesehen und mit kreischenden Rädern den Kotflügel nur wenige Zentimeter von der Hose des Polizisten zum Stehen gebracht, erhält er höchstens einen vorwurfsvollen Blick und wartet geknickt auf eine Belehrung, die nicht kommt.

Die englischen Fahrer sind sehr rücksichtsvoll, daher haben es die Bobbies auch leichter. Hier genügt ein Wink, anderswo kann nur Heroismus den rasenden Verkehr zur Disziplin zwingen.

Der Londoner Polizist begleitet ältere Personen oder hilft einer Frau mit Kinderwagen über die Straße. Nie tut er es, um sich wichtig zu machen, nur um zu helfen.

Mündliche Rügen erteilt er sehr selten, und wenn, dann so höflich, daß auch der ärgste Grobian dadurch zu besseren Manieren gezwungen wird.

*



Der Polizia Metropolitano e del Trafico steht in den größeren Städten auf einem Podium.

Seine Uniform, hauptsächlich der Helm, ist der englischen sehr ähnlich, sonst aber nichts. Er ist strahlender Laune und schrecklich theatralisch. Er weiß, daß seine eleganten, ballettähnlichen Bewegungen beobachtet werden. Seine Diensthandschuhe geben den Eindruck, als verdeckten sie eine viel kleinere Hand.

Was mich in Rom früher am meisten erstaunt hat, war, daß für Fußgänger am Korso Einbahnverkehr herrschte, man durfte also auf jedem Trottoir nur in einer Richtung gehen, und diese Maßnahme wurde mit Hilfe von einigen Polizisten anstandslos eingehalten. Wo sind die undisziplinierten Südländer?

*

Der Schupo ist wiederum viel ruhiger. Eher eine stattliche Erscheinung, gut genährt.

Die Uniform scheint oft die seines Sohnes zu sein. Seine Autorität ist bekannt, dieser Gedanke verläßt ihn nie. Seine Zöglinge sind folgsam und willig. Seit Kriegsende ist er viel höflicher geworden. In den kleineren Städten steht er oft wie gekreuzigt in der Mitte des Verkehrs, bis er mit Hilfe der rechten Hand, als wolle er in der Eisenbahn die Notbremse ziehen, eine halbe Rechtswendung durchführt, um sofort wieder gekreuzigt in die neue Richtung zurückzufallen. Fasziniert bewundern die Fußgänger vom Straßenrand die weiteren Freiübungen im Zeitlupentempo.

In den größeren Städten dagegen leitet er den Verkehr sehr flüssig, hat viel Verständnis für die Verfehlungen seiner Mitmenschen und entwickelt sich immer mehr zum ruhigen Helfer der erschrockenen Fußgänger, die über die Straßen eilen, wie Rehwild bei einer Treibjagd über eine Waldschneise flüchtet.

*

Mit Absicht zuletzt möchte ich einiges über die Verkehrspolizei von Paris erzählen.

Ich glaube, daß von allen der Flic der kompletteste ist. Er hat eine schwere Aufgabe, seine Zöglinge sind nicht ausgesprochen gehorsam, der Autoverkehr ist dicht und schnell. Außer den großen Boulevards und Avenues ist Paris wie fast alle europäischen Städte mit kleinen Straßen und Gassen besät.

Der Flic sieht in jeder Situation nur das Wichtigste, für Nebensächlichkeiten hat er keine Zeit und hält den Autostrom immer nur ganz kurz an. Seine Zeichen sind leicht zu verstehen, weil sie präzise auf jeden einzelnen gerichtet sind.

Außerdem muß er sehr tapfer sein. Wenn 30 Autos mit 80 bis 100 km/st den Boulevard herunterknattern und er dann mit erhobenem weißen Knüppel das Zeichen zum Stoppen gibt, ist er noch gar nicht überzeugt, daß alle Bremsen rechtzeitig reagieren werden. Gerade in Paris gibt es sehr alte, verbrauchte Fahrzeuge.

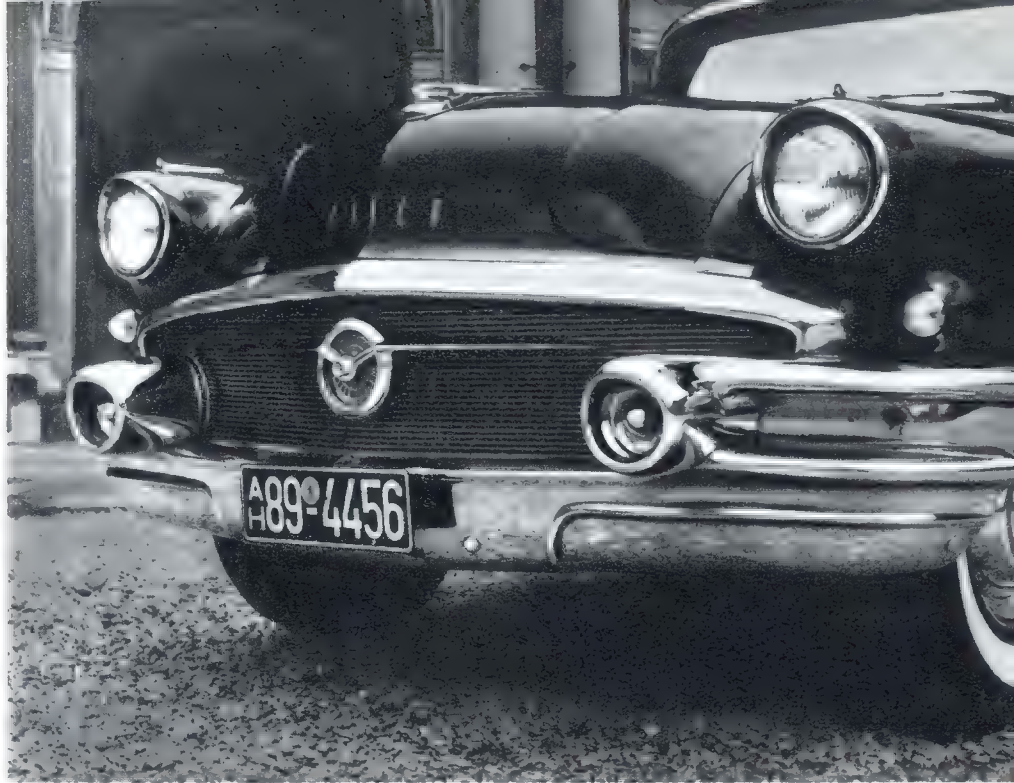
In seiner individuellen Art, den Verkehr zu lenken, überläßt er allen viel eigene Initiative, drängt immer auf rasches Abfahren bei grünem Licht. Mit der Trillerpfeife treibt er den Verkehr voran. Ist man nicht bei der Sache, kann er auch grob werden.

*

Sollten wir uns einmal über einen Polizisten geärgert haben, weil er den Verkehr in dieser oder jener Richtung zu lange angehalten hat, bis eine Verstopfung eingetreten war, so vergessen wir nie, daß solche Verkehrspolizisten nur Ausnahmen sind. Die große Mehrheit entledigt sich ihrer erdrückenden Arbeit mit viel Geduld und Einsicht. *Paul Fürst Metternich*

Unser Test:

BUICK ROADMASTER



Buick ist eine der ältesten und international angesehensten Konzernmarken von General Motors. Seinen besonderen Ruf gewann dieser Namen hauptsächlich Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre. Vielleicht der berühmteste Buick war das sogenannte Jubiläumsmodell von 1929. Man sah ihn meistens als grüne Limousine mit schwarzem Dach, schwarzen Kotflügeln, gelbem Fensterbord und gelben Holzspeichenrädern, deren merkwürdiges Knacken in den Kurven der Tester heute noch zu hören vermeint. Ausgesprochen distinguierte Wagen waren dies seinerzeit, und ihr Besitz zeugte von Wohlhabenheit ebenso wie von gutem Geschmack. Damals wurde der Buick schon in stattlichen Stückzahlen gebaut (jährlich etwa 200 000), mittlerweile aber ist er ein Massenprodukt geworden. Zwar gilt er in Amerika nicht wie sonst fast überall als Luxuswagen, aber immerhin zählt er auch dort zur anspruchsvolleren Mittelklasse, so ungefähr wie bei uns ein Opel-Kapitän oder ein Mercedes 220. Daß er dennoch in der Produktionsstatistik der amerikanischen Automobilindustrie den populären Plymouth von seinem angestammten dritten Platz hinter Chevrolet und Ford verdrängen konnte, wäre freilich kaum ohne die derzeit in Amerika herrschende Wirtschaftsblüte möglich gewesen. Fast jeder zehnte Wagen, der drüben gebaut wird, ist ein Buick: 1954 waren es über 530 000, im letzten Jahr sogar über 780 000 Stück. Allein von dieser einen Marke werden also mehr Personenwagen produziert als von allen deutschen Autofabriken zusammen.

Angesichts der Tradition und der Bedeutung von Buick erschien es uns reizvoll, die Gelegenheit zu einem Test des größten Modells dieser Marke wahrzunehmen. Die Adam Opel A.G. in Rüsselsheim, die neben den eigenen auch die Erzeugnisse ihrer amerikanischen Konzernschwestern verkauft, hatte uns hierzu freundlicherweise einen Roadmaster zur Verfügung gestellt. Seit den zwanziger Jahren wird der Buick jeweils in drei bis vier Modellserien geliefert; derzeit ist es der Special 40, der Super 50, der Century 60 und der Roadmaster 70. Erstmalig in diesem Jahr gelangen allerdings keine unterschiedlichen Motoren mehr zum Einbau, sondern einheitlich in alle Serien ein 5,3 Liter-V 8, der 220 HP im Special 40 und 250 HP in den drei (noch) größeren Modellen leistet.

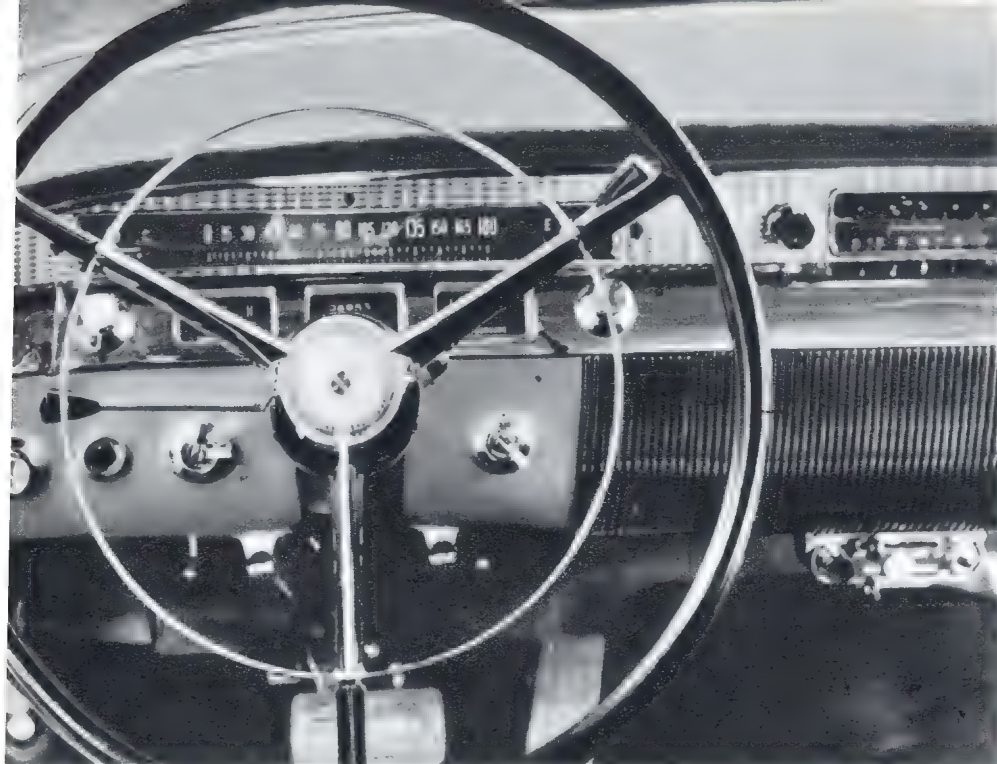
So sehr uns der Buick-Roadmaster — der Testwagen war eine riesige schwarze Limousine — in mancher Beziehung imponierte, so sehr war andererseits der beherrschende Eindruck, den wir davon gewannen, ein negativer. Dies feststellen zu müssen erfüllt den Tester mit aufrichtigem Bedauern. Er ist damit um eine Illusion ärmer geworden, denn gerade für den Buick empfand er schon von Kindesbeinen an eine außergewöhnliche Wertschätzung.

Daß davon nicht mehr allzuviel übriggeblieben ist, dafür sorgten die geradezu erschütternd schlechten Fahreigenschaften des Testwagens. Schon diejenigen des Oldsmobile vermochten uns im vergangenen Jahr nicht zu befriedigen, beim Buick nun fanden wir sie womöglich noch unerfreulicher. Sie stehen hier nämlich in einem absoluten Mißverhältnis zu der gewaltigen motorischen Leistung. Es passierte uns zum erstenmal bei einem Testwagen, daß wir uns außerstande sahen, die hier ungefähr 165 km/st betragende Höchstgeschwindigkeit wirklich einwandfrei zu messen, denn wir hatten keine Lust, dabei Kopf und Kragen zu riskieren. Auf der Autobahn kann man mit dem Buick normalerweise höchstens bis 120, auf sehr guter Bundesstraße bis 100 und auf einer solchen normaler Beschaffenheit allenfalls 60 bis 80 km/st fahren, ohne die Nerven über Gebühr zu strapazieren. Wo auf der Autobahn unter besonders günstigen Voraussetzungen gelegentlich etwas schneller gefahren werden kann, muß man sofort wieder auf 100 bis 120 zurückgehen, sobald ein Lastzug überholt wird, damit man einigermaßen die Gewähr hat, sicher vorbeizukommen. Von einer Straßenlage kann beim Buick, unbeschadet seines hohen Eigengewichts von 2,1 Tonnen, überhaupt keine Rede sein, Bodenhaftung und Spurhaltung der Räder sind einfach miserabel. Verschiedene Versuche mit geändertem Reifendruck brachten keine Abhilfe.

Nun hören wir ja heute schon den Einwand, den man uns entgegenhalten wird: Dieser Wagen sei nicht für schnelles Fahren, sondern zum bequemen Reisen bestimmt. Leider können wir diesen Einwand nicht gelten lassen. Selbstverständlich wird es immer sehr viele Leute geben, die überhaupt keinen Wert darauf legen, hohe Geschwindigkeiten zu erzielen, dafür aber erhöhte Ansprüche an den Komfort verschiedenster Art stellen. Das ist ihr gutes Recht, und in der Preislage eines Buick oder sogar noch wesentlich darunter können sie das auch verlangen. Nachdem es aber eine ganze Reihe schwerer Wagen gibt, die allen erdenklichen Komfort für bequemes Reisen bieten und dazu noch gute Fahreigenschaften (auch trotz weicher Federung!) besitzen, besteht keine Veranlassung, auf die letzteren zu verzichten. Diese sind nämlich auch dann keineswegs überflüssig, wenn man gar nicht schnell fahren will. Sie sind vielmehr in jedem Falle unabdingbare Voraussetzung für ein Mindestmaß an jener Fahrsicherheit, die schon bei 40 km/st unter Umständen dringend vonnöten sein kann. Abgesehen davon fährt man im Buick selbst bei langsamem Tempo nicht allzu angenehm, sobald man es mit weniger guter Fahrbahn zu tun hat. Er kam uns wie ein Schiff bei Seegang vor: schwankend,



Fotos: Studio Schwaben



werksqualitäten, sofern man von den mäßigen Bremsen absieht, einigermaßen akzeptabel.

Als sich der Tester über diese Dinge seine Gedanken machte, keimte in ihm übrigens ein häßlicher Verdacht. Sollten etwa jene Beamten und Offiziere höherer Besoldungsgruppen, die diesseits und jenseits des großen Ozeans ihren amerikanischen Untertanen nicht mehr als 40 oder 80 km/st konzedieren, Buicks als Dienstwagen besitzen? In solchem Falle freilich wäre die so oft angegriffene Einstellung dieser Leute sehr gut zu verstehen, ja, man müßte ihnen vorbehaltlos recht geben. Mit einem Buick beispielsweise ist es wirklich kaum zu verantworten, durchschnittliche Fahrer schneller als 40 km/st in den Ortschaften und 80 außerhalb derselben fahren zu lassen. Glücklicherweise aber kennzeichnet dieser Wagen hinsichtlich seines Fahrwerks nicht den Stand der Technik im amerikanischen Automobilbau.

Dieses ist jedoch in anderer Hinsicht der Fall. Die Amerikaner und an deren Spitze wiederum General Motors haben einen in absehbarer Zeit von anderen kaum mehr einzuholenden Vorsprung im Bau großartig perfektionierter Getriebeautomaten. Als einer der besten davon darf die „Dynaflow"-Kraftübertragung bezeichnet werden, die ausschließlich im Buick verwendet wird. Es handelt sich in diesem Fall um einen hydraulischen Drehmomentwandler mit zusätzlichem Zweigang-Planetengetriebe, wobei besonders der Wandler in den letzten Jahren interessante Entwicklungen durchgemacht hat. Der 1953/54 verwendete „Dynaflow Twin-Turbine" bestand im Gegensatz zum bis dahin verwendeten „Dynaflow" nicht mehr aus zwei Pumpenrädern, zwei Leiträdern und einem Turbinenrad, sondern aus einem Pumpenrad, einem Leitrad und zwei Turbinenrädern, wobei deren ersteres für Start und Anfahren eine zusätzliche Drehmomenterhöhung ergab (2,45- statt 2,25 fach). 1955 („Variable Pitch Dynaflow") gelang es erstmalig, die Leitschaufeln des Stators verstellbar auszuführen, wodurch der Bereich des günstigen Wirkungsgrades über eine viel weitere Drehzahlspanne ausgedehnt wurde. Die Einstellung der Leitschaufeln richtet sich nach der Stellung des Gaspedals, wobei ein großer Anstellwinkel Vollgas und einer 2,5 fachen Drehmomentverstärkung bei 2300 U/min entspricht, während sich der kleinere Winkel im normalen Fahrbetrieb einstellt. Beim neuesten Modell 1956 nun kam zum verstellbaren Leitrad ein zweites mit fester Beschaufelung, das bei niedrigeren Geschwindigkeiten den Wirkungsgrad verbessern soll, womit man eine vermehrte Beschleunigung einerseits, einen geringeren Kraftstoffverbrauch andererseits erzielt.

Die Wirkung des verstellbaren Leitrades ist ungefähr so, als ob eine zusätzliche Zahnraduntersetzung eingebaut worden wäre. Dadurch konnte man die automatische Schaltung des zusätzlichen Zweiganggetriebes wegfallen lassen, das nunmehr ausschließlich durch den Wählhebel bedient wird, wozu wiederum nur in Sonderfällen eine Notwendigkeit besteht. Der Buick verfügt damit über die erste automatische Kraftübertragung, bei der es auch nicht den allergeringsten Schaltstoß mehr gibt, die den Wagen auf jede Gaspedalbewegung sofort reagieren läßt, ohne erst eine Sekunde „stillen Überlegens" verstreichen zu lassen, und bei der die Motordrehzahl auch bei Vollgas nicht mehr allzusehr vorauseilt. Die sich hieraus insgesamt ergebenden fahrtechnischen Vorteile sind derart groß, daß sie beim Vorhandensein ausreichender Motorleistung keinen Raum mehr für irgendwelche Vorbehalte gegenüber den Getriebeautomaten lassen. Von allen, die wir bisher kennenlernten, ist zweifellos derjenige von Buick der eindrucksvollste.

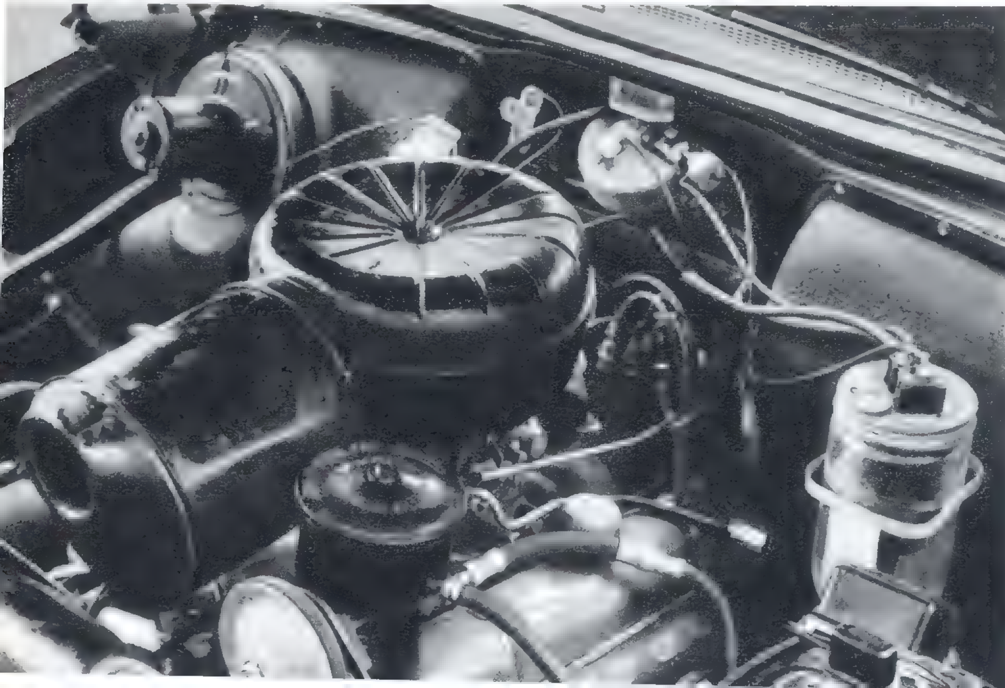
Allerdings war es hierauf sicherlich nicht ohne Einfluß, daß der Roadmaster über 250 HP, auf deutsch etwa 220 PS, verfügt. Seit 1953 wird statt des bis dahin bei Buick üblichen Reihen-Achtzylinders der 5272 ccm-V8-„Fireball"-Motor verwendet, dessen Leistung sukzessive jährlich von damals 188 auf 200, 236 und schließlich jetzt 250 HP gesteigert wurde. Es ist dies ein extrem kurzhubiger Hochleistungsmotor, sehr elastisch, leise und natürlich unerhört kraftvoll.

schlingernd, stampfend zieht er seine Bahn. Bei jedem Loch, jeder Bodenwelle nickt und schaukelt er. Auf schlechten Straßen, ja schon auf dem so häufigen Katzenkopfpflaster, gerät der Wagen in ziemlich regelmäßige Auf- und Abwärtsschwingungen, die niemand sonderlich angenehm findet.

Der Buick ist das typische Beispiel eines sich „puddinghaft" auf der Straße verhaltenden Autos. Selbst bei geringer Geschwindigkeit wird man das Gefühl nicht los, nur mehr oder weniger auf gut Glück zwischen den vielen Fährnissen des Verkehrs hindurchzusegeln, denn den Wagen exakt dahinzufahren, wohin man ihn haben will, scheint unmöglich zu sein. Das liegt natürlich wesentlich mit an der Lenkung („Power-Steering"), die dank ihrer hydraulischen Lenkhilfe derart leichtgängig ist, daß man sie buchstäblich spielend mit dem kleinen Finger bedienen kann. Nun ist es zwar vorteilhaft, wenn man sich zum Lenken nicht anzustrengen braucht, indes soll der notwendige Kraftaufwand nicht so stark reduziert werden, daß dadurch jeglicher Kontakt mit der Fahrbahn verlorengeht. Mit insgesamt 4 Umdrehungen des 460 mm großen Lenkrades ist die Lenkung gar nicht mehr so furchtbar indirekt untersetzt, jedoch ist der Wagen weniger wendig, als es trotz seiner Größe durchaus möglich wäre. Diese Lenkung jedenfalls verführt in Verbindung mit der automatischen Kraftübertragung und den sonstigen Bequemlichkeiten den Fahrer dazu, sich nachlässig, linken Arm im Fenster, hinter das Lenkrad zu räkeln, was insbesondere bei Wagen wie diesem Buick ein gefährlicher Unfug ist.

Nur ein Viertel der sonst notwendigen Pedalkraft braucht man für die unterdruckbetätigte Fußbremse. Zweifellos ist das ein unbestreitbarer Vorteil, nur darf man sich durch die Bremshilfe nicht über eine von Haus aus etwas knappe Auslegung der Bremsen hinwegtäuschen lassen. Beim Buick könnte man hierzu nämlich versucht sein wie leider ebenso bei vielen anderen heutigen Wagen.

Man kann es durchaus verstehen, daß Leute, die per Zufall irgendwo Gelegenheit erhalten, einmal einen Buick oder einen Oldsmobile zu fahren, ohne jedoch andere amerikanische Wagen zu kennen, fortan fest davon überzeugt sind, „die" Amerikaner würden schlechte Fahrwerkseigenschaften besitzen. Tatsächlich aber ist dies nicht der Fall. Der Ford V8 beispielsweise kann es diesbezüglich mit den besten deutschen Wagen aufnehmen, die verschiedenen Modelle des Chrysler-Konzerns sind ihnen ebenfalls ungefähr ebenbürtig und auch andere, die wir noch kennen, lassen sich recht ordentlich fahren. Es ist schon sehr merkwürdig, daß man ausgerechnet bei General Motors, dem größten Automobilkonzern der Welt, so prächtige Motoren und Getriebeautomaten, aber keine vernünftigen Fahrgestelle baut. Lediglich beim Chevrolet sind die Fahr-



So hoch, wie er verdichtet ist, braucht er Superkraftstoff, hat dabei aber einen relativ mäßigen Appetit. Der Verbrauch ist viel mehr als bei kleineren Wagen von den Betriebsbedingungen und der Fahrweise abhängig, er schwankt ungefähr zwischen 16 Liter für normales Reisetempo und 26 Liter im Großstadtverkehr. Unser Durchschnitt über 1200 Test-Kilometer betrug 19,8 Liter/100 km. Der 72 Liter-Tank- reicht demnach für etwa 350 Kilometer; wir würden ihm ein größeres Fassungsvermögen wünschen.

Der Buick-Roadmaster wie übrigens auch die anderen Modelle von General Motors sind nach unserem persönlichen Geschmack in ihrer Form und Linienführung unter allen Amerikanern am besten gelungen. Von gelegentlichen bizarren Details abgesehen wirken sie ausgeglichen und gefällig. Diesen Wagen sieht man es an, daß sie von Leuten entworfen sind, die künstlerische Ausdrucksformen ebenso sicher beherrschen wie die angewandte Technik. Sowohl außen wie auch innen kann man hier eine klar und sauber akzentuierte Architektur bewundern. Allerdings konnte es dem Tester nicht entgehen, daß das Finish der Karosserie nicht dem entspricht, was er auch heute noch von einem Buick erwarten zu können glaubte. Auge und Ohr hatten da manches auszusetzen.

Die Roadmaster-Limousine in der Ausführung, wie wir sie fuhren, wird, von jährlichen Modifikationen an Kühlergrill, Heckflossen und Chromleisten abgesehen, seit 1954 (also seit Einführung der Panorama-Windschutzscheibe) praktisch unverändert gebaut; in ihren Grundzügen figuriert sie sogar schon seit 1950 im Buick-Programm. Für hiesige Begriffe ist es natürlich ein Riesenautomobil, das schon infolge seiner Größe und noch dazu mit schwarzer Lackierung sehr „vornehm" wirkt. Innen bietet es eine fast verschwenderische Platzfülle. Bei 1590 mm Ellbogenbreite vorn und hinten kann man den Wagen als bequemen Sechssitzer bezeichnen, zumal der Mitteltunnel verhältnismäßig flach ist und Kopffreiheit sowie Fußraum im Vergleich zu unseren Autos Übermaße erreichen. Der Einstieg durch die großen, durch Arretierungen offengehaltenen Türen ist vorn und hinten tadellos, so daß er auch als Chauffeurwagen gut gebraucht werden kann. Beide Vordertüren sind von außen schließbar, selbstverständlich in Verbindung mit vernünftigen Innenverriegelungen. Auch der Deckel des gewaltigen Kofferraumes, in dem rechts das Reserverad steht, läßt sich ohne Umstände öffnen und schließen, was im Hinblick auf diesbezüglichen Ärger mit anderen amerikanischen Wagen betonte Erwähnung verdient. Die automatische Innenbeleuchtung wird von allen vier Türen betätigt, auch der große Handschuhkasten im Armaturenbrett ist innen beleuchtet.

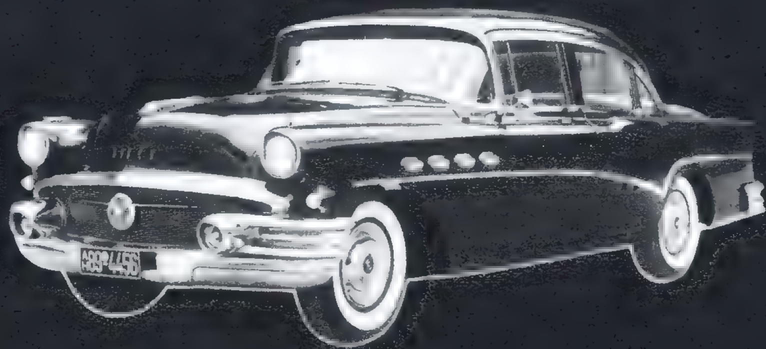
Im Gegensatz zu Ford scheint man bei General Motors bisher noch wenig geneigt zu sein, den Erfordernissen der inneren Sicherheit Rechnung zu tragen. Zwar ist das Armaturenbrett oben leicht, jedoch keineswegs genügend gepolstert und ansonsten, vor allem vor dem Mitfahrer, ziemlich glatt. Dennoch ist es an vielen Einzelheiten zu erkennen, daß der Buick den Insassen, wenn etwas passiert, recht gefährlich werden kann. Warum wurde, um nur ein Beispiel zu nennen, die Lehne der vorderen Sitzbank durch ein verchromtes Metallband armiert? Wenn man sich übrigens an die schüsselförmigen Lenkräder bei den amerikanischen Ford-Wagen gewöhnt hat, dann wirkt das konventionell flache Dreispeichenlenkrad des Buick fast wie eine ständige Bedrohung.

Die Windschutzscheibe besteht aus Verbundglas, wie dies in Amerika gesetzliche Vorschrift ist. Wirklich gut sind die Sichtverhältnisse im Buick, wenn man auch die hinteren Kotflügel vom Lenkrad aus nicht sehen kann. Die Scheibenwischer schaffen nur ein beschränktes Sichtfeld, zudem sind sie unterdruckbetätigt, noch dazu ohne Druckausgleich. Scheibenwascher und Lichthupe fehlen.

Abschließend sei auf ein paar kleine Besonderheiten hingewiesen, die bei Buick schon seit vielen Jahren eingeführt sind. Der Anlasserknopf be-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BUICK-ROADMASTER



MOTOR

8 Zylinder in 90°-V-Form, Bohrung × Hub 101,6 × 81,3 mm, Hubraum 5272 ccm, Verdichtung 1:8,4, Leistung 250 HP (≈ 220 PS) bei 4400 U/min, max. Drehmoment 45,9 mkg (SAE) bei 2400 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), zentral im V-Block liegende Nockenwelle (Antrieb durch Kette), 5 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 19 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 5,7 Liter), Ölfilter (Inhalt 1 Liter) im Hauptstrom, 1 Vierfach-Fallstromvergaser (Rochester 4 G oder Carter WCFB), mechanische Benzinpumpe, 72 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 60 Amp.st. (im Motorraum), 430 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung 11,9 m/s, bei 100 km/st (2500 U/min) 6,8 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatische Kraftübertragung „Dynaflow" bestehend aus einem hydraulischen Drehmomentwandler mit verstellbaren Leitschaufeln und zusätzlichem Zweigang-Planetengetriebe, max. Drehmomentverstärkung 3,5-fach, Untersetzungen: Low 1,82, Direkt 1,0, Hinterachse 3,58 (12/43), Kegelrad-Ausgleichsgetriebe mit Hypoidverzahnung, Ölinhalt: Dynaflow 10 Liter, Hinterachse 5,7 Liter.

FAHRWERK

Kastenrahmen mit Kreuzverstrebung, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, hinten Starrachse mit schrägen Schubstreben und Halbfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, schlauchlose Weißwandreifen 8,00-15, Saginaw-Kugelkreislauflenkung mit hydraulischer Lenkhilfe, hydraulische Bendix-Bremsen mit Vakuum-Bremshilfe, Bremsfläche 1195 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 3225 mm, Spur 1498/1580 mm, Bodenfreiheit 165 mm, Außenmaße 5490 × 2030 × 1520 mm, Wendekreis 13,1 m, Eigengewicht vollgetankt 2100 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2560 kg.

Höchstgeschwindigkeit

Low	100 km/st
Direct	165 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	4 sec
0 bis 90 km/st	10 sec
0 bis 120 km/st	20 sec
0 bis 150 km/st	39 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	~ 9,5 kg/PS
voll belastet	~ 11,6 kg/PS

Verbrauch

Je nach Fahrweise und Betriebsbedingungen	16 bis 26 Liter/100 km
Testverbrauch	19,8 Liter/100 km

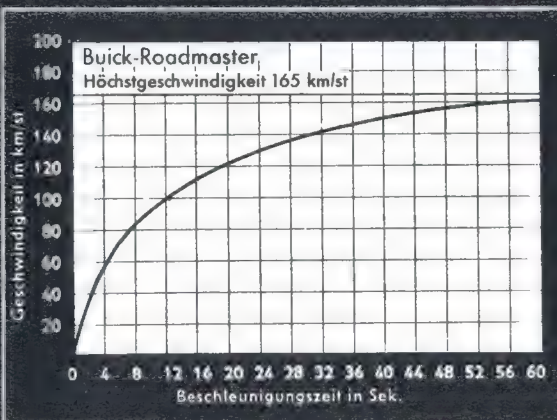
Wartung

Ölwechsel	alle 4000 km
Schmierdienst	alle 2000 km

PREIS

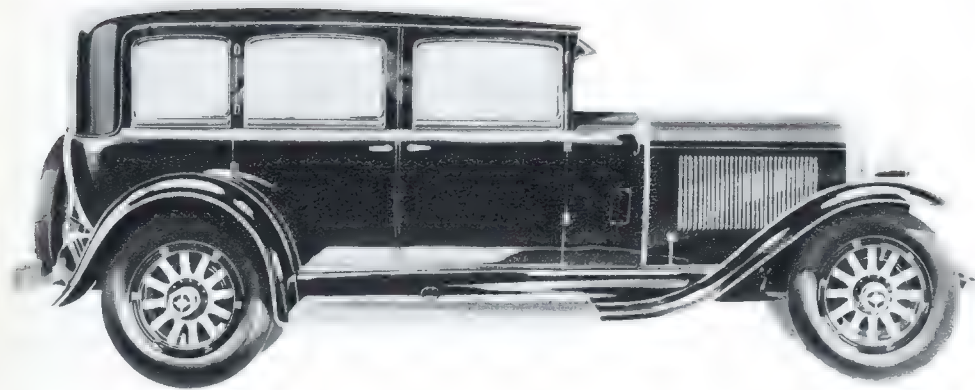
(ab Rüsselsheim, verzollt)

Limousine viertürig (serienmäßig mit Dynaflow, Lenk- und Bremshilfe, Heizanlage, Radio, Weißwandreifen) .... DM 26 300.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 764.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 450.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 1000.— + 5%



Der „Jubiläums"-Buick von 1929, ein 5 Liter von 95 PS, der damals als siebensitzige Limousine 11 950 RM kostete, war ein repräsentativer Vertreter des amerikanischen Automobilbaues.

findet sich unter dem Gaspedal. Er wird durch volles Durchtreten desselben betätigt, was beim Dynaflow jedoch richtigerweise nur in den Wählhebelstellungen N oder P möglich ist. Statt der Handbremse findet man hier eine ganz links im Fußraum mittels Pedal zu bedienende Feststellbremse. Gelöst wird sie durch leichten Zug an einem Handknopf, insgesamt zweifellos eine weitere Bedienungserleichterung. Eine rote Warnlampe brennt bei eingeschalteter Zündung, solange diese Feststellbremse nicht gelöst ist. Noch schnell ein Blick auf das Tachometer: Auf dessen waagerechter Skala bewegt sich, fast wie die dicke rote Flüssigkeitssäule eines Thermometers aussehend, der Geschwindigkeitszeiger. Er wandert also nicht als ein Pfeil auf der waagrechten Skala wie beispielsweise beim Mercedes 220 oder auch beim Taunus 15 M. Beim Buick ist zu diesem Behufe hinter der Tachometerskala waagerecht eine schräg rot-schwarz geteilte Rolle montiert, die sich entsprechend den jeweiligen Geschwindigkeitsänderungen dreht. Ihre Voreilung beträgt rund 8 Prozent. Kreis- oder halbkreisförmige Tachometer sind jedoch deutlicher ablesbar.

Es fiel dem Tester nicht schwer, sich von diesem Wagen wieder zu trennen. Ein Trost bedeutet ihm die beruhigende Gewißheit, daß dieser Buick vielleicht ein typischer, gewiß aber kein repräsentativer Vertreter des amerikanischen Automobilbaus von heute ist. Das war er, wenn wir uns damals nicht täuschten, vielleicht im Jahre 1929. *Werner Oswald*

Rund um den Chiemsee

Wenige Reisegebiete liegen so verkehrsgünstig wie der Chiemgau; denn von München aus sind es genau 85 Kilometer dorthin, und von Berlin, Hannover, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart, Hof und Nürnberg brauchen Sie überhaupt nicht von der Autobahn herunter. Abgesehen von dem kurzen Stück durch München.

Nach dem Bodensee ist der Chiemsee der zweitgrößte der süddeutschen Seen; er hat aber den Vorzug, daß das bergige Ufer zu Deutschland gehört. „Ufer" ist aber relativ; denn der Hochgern und die Hochplatte liegen gut 8 Kilometer vom Seeufer entfernt.

Allgemein spricht man — wenn man die ganze Landschaft meint — vom Chiemgau. Dazu gehören auch die Vorberge der nördlichen Kalkalpen diesseits der Grenze, die im Geigelstein bis über 1800 Meter hinaufragen, und folgerichtig „Chiemgauer Alpen" genannt werden. Geographisch gehört alles das, was zwischen österreichischen Grenze im Süden und der B 304 im Norden, dem Sims-See und der Traun liegt, zum Chiemgau. Damit ist eigentlich alles gesagt, was Sie dort vorfinden: ein weites Seebecken mit Badebuchten und verschwiegenen Winkeln, und kleine Seen, von denen viele nicht einmal einen Namen haben; Berge mit glasklaren Forellenbächen und Halbinseln mit alten Herrensitzen; Almen und Mooswiesen, auf denen die Flockenblume blüht; Flußufer, zu denen kein vernünftiger Fahrweg führt und wo man demzufolge den ganzen Tag allein ist, und abgelegene Dörfer, in die sich kaum einmal ein Fremder verläuft; und schließlich liegen da noch drei Inseln, von denen die größte ein prächtiges Schloß, die nächste einen Klosterort und die kleinste nur einen Campingplatz trägt. Und schließlich Wälder, Wälder und nochmals Wälder, in denen stille Seen ruhen.

Schön sind eigentlich alle Wege hier; zunächst die Autobahn München—Salzburg auf ihrem ganzen Abschnitt Rohrdorf—Traunbrücke. Dann das Tal der Prien von Frasdorf bis Sachrang an der Landesgrenze hinauf, die ganze Schleife von Marquartstein über Reit im Winkel und Ruhpolding zur Autobahn-Ausfahrt Siegsdorf, die Straße am Nordufer des Sees entlang von Prutting über Rimsting nach Seebruck, das kurze Stück Bernau—Rottau auf der B 305, und alles, was an Nebenwegen — hier müssen Sie auch einmal Feldwege fahren! — in der Ecke zwischen Seeon, Eggstätt und dem Seeufer liegt.

Das ist das Besondere am Chiemsee: an den stillen Schlingen der Alz meint man — wenn man die Abzugsgräben und die Birkenalleen sieht — irgendwo in Norddeutschland zu sein; blickt man aber nach Süden, wo sich der Kaiser mit seinen Zacken wie eine Riesenburg hinter dem Überseer Moos zwischen Kampenwand und Hochgern aufbaut, da ist es auf einmal Hochgebirge! Um das dritte aber zu sehen, muß man in die abseitsgelegenen Dörfer um Obing und Stein herum gehen: die Ställe da mit Rundsäulen und Tonnengewölben, das ist Niederbayern. Und in noch etwas nimmt der Chiemsee eine Sonderstellung ein: in Seebruck verläßt die still strömende Alz den See. Sein Hauptzufluß ist aber die große Ache, die vom Paß Thurn im Österreichischen drüben herunterkommt.

Da der Chiemsee sich besonders für einen längeren Ferienaufenthalt eignet — rechtzeitige Anmeldung nötig! — wollen wir hier bei der Besprechung die wichtigsten Orte voranstellen.

Altenmarkt: Am Zusammenfluß von Traun und Alz. 2500 Einwohner, 55 Fremdenbetten. Zwischen Wiesen und Wäldern. Unweit Höhenschloß Stein. Von Autobahn-Ausfahrt Siegsdorf 27 km auf guter Straße. Pensionspreis ab 6.50 DM.

Aschau: Gebirgsdorf (Niederaschau und Hohenaschau fast ineinander übergehend) am Prienfluß eingangs der Chiemgauer Alpen. Hübsch gelegen und überragt von der Burg Hohenaschau. Moorschwimmbad, Freibad Bärensee. Unweit Kampenwand. 3200 Einwohner, 300 Fremdenbetten, 550 Privatquartiere. Von Autobahnausfahrt Frasdorf 5 km auf Teerstraße. Übernachtung 1.50 bis 10.– DM. Im Sommer viel Betrieb.

Bergen: Hübsch am Rande der Berge, südlich der Autobahn gelegen. Großes Schwimmbad. Übergang Hochgern–Hochfelln (nur für Erfahrene). 2200 Einwohner, 45 Fremdenbetten, Privatquartiere. 3 km von Autobahnausfahrt Bergen. Übernachtung 2.50 bis 4.– DM.

Bernau: Jenseits der Autobahn in Chiemseenähe gelegen. Schiffsverbindung. Lohnend Kirche Urschalling, Strandbad. 2400 Einwohner, 50 Fremdenbetten, Privatquartiere. Stiller Ort. Unmittelbar an Autobahnausfahrt Bernau. Übernachtung 2.50 bis 4.– DM.

Breitbrunn: Am Westufer des Chiemsees. Schöner See- und Gebirgsblick. 1200 Einwohner. Gasthöfe und Privatquartiere. Von Autobahnausfahrt Bernau über Prien 14,5 km. Übernachtung 2.– bis 3.50 DM.

Chieming: Inmitten von Wiesen am Ostufer des Sees. Schiffsverbindung, gutes Strandbad. Vorgeschichtliche Siedlungsstätte. 2000 Einwohner, 560 Fremdenbetten. Von Autobahnausfahrt Grabenstädt 8,5 km. Übernachtung 2.– bis 4.50 DM.

Chiemsee: Gemeinde, die aus den Inseln Herrenchiemsee und der Fraueninsel besteht, die beide die Glanzpunkte des Sees darstellen. Während die Herreninsel nur ein Hotel und ein Schloß trägt, ist die Fraueninsel ein stilles Fischerdorf mit einem Kloster. Das Auto muß in Prien oder Gstadt bleiben! Schiffsverbindung mit beiden Orten und Chieming (600 Einwohner, 240 Fremdenbetten, 200 Privatquartiere). Von Autobahnausfahrt Bernau 6 km bis Prien (gut). Übernachtung 3.– bis 7.– DM.

Endorf: Zwischen Chiemsee und Rosenheim inmitten von 21 naturgeschützten Seen, Wiesen und Wäldern gelegen. Moorschwimmbad. 3100 Einwohner. Gute Gasthöfe und Privatquartiere. Von Autobahnausfahrt Bernau über Prien 14 km. Übernachtung 2.50 bis 5.– DM.

Frasdorf: An Autobahn (eigene Ausfahrt) westlich des Chiemsees. Dörflicher Charakter. 1800 Einwohner, Gasthöfe und Privatquartiere. Übernachtung 1.30 bis 3.50 DM.

Grabenstädt: Stilles Dorf an der Südostecke des Sees. Schönes Strandbad. Verschiedene Übernachtungsmöglichkeiten. 2 km von Autobahnausfahrt Grabenstädt. Übernachtung 2.75 bis 3.50 DM.

Grassau: Südlich des Sees am Rand der Berge. Wiesen, Schwimmbad, Wälder. 3200 Einwohner, 600 Fremdenbetten, Privatquartiere. 8 km von Autobahnausfahrt Bernau (gut). Pensionspreis 5.50 bis 9.– DM.

Gstadt–Gollenshausen: Gegenüber der Fraueninsel am Nordufer des Sees. Äußerst schöne Fernsicht auf See und Berge. 1000 Einwohner, 350 Fremdenbetten, Privatquartiere. Von Autobahnausfahrt Bernau 14,5 km. Übernachtung 3.50 bis 5.– DM. Im Sommer viel Betrieb. 8 km Strand, einer der landschaftlich schönsten Orte am See.

Marquartstein: Alpiner Luftkurort eingangs der Chiemgauer Alpen. Schöne Lage. Schwimmbad, alte Burg. Lohnender Aufstieg zum Hochgern (Aussicht). 1800 Einwohner, 700 Fremdenbetten, Privatquartiere. Von Autobahnausfahrt Bernau über Grassau 12 km (gut). Übernachtung 3.– bis 5.– DM.

Oberwössen: In den Bergen zwischen Marquartstein und Reit im Winkel. Strandbad. 740 Einwohner, 350 Fremdenbetten, Privatquartiere. 11 km von Autobahnausfahrt Bernau. Übernachtung 2.50 bis 4.– DM.

Prien: Größter Ort am See, aber 2 km davon entfernt. In Nähe Naturpark Eichental. 5400 Einwohner, 650 Fremdenbetten, Privatquartiere. 6 km von Autobahnausfahrt Bernau (gut). Übernachtung 2.– bis 10.– DM. Pension ab 6.50 DM.

Reit im Winkel: Einsam in einem Hochtale inmitten von Wäldern. Stattlicher Gebirgsort. Schwimmbad. 2400 Einwohner. Viele Übernachtungsmöglichkeiten. 25 km von Autobahnausfahrt Bernau über Grassau (gut). Übernachtung 2.– bis 6.– DM.

Rimsting: Ländliche Sommerfrische am Westufer des Sees, aber nicht direkt am See. 1900 Einwohner, mehrere Übernachtungsmöglichkeiten. 9 km von Autobahnausfahrt Bernau. Übernachtung ab 2.50 DM.

Ruhpolding: Am Rande des Chiemgaues inmitten von Bergen und Wäldern. Typisch „oberbayrische" Sommerfrische. Rauschbergbahn, Schwimmbad. 5000 Einwohner, 1500 Fremdenbetten, Privatquartiere. 9 km von Autobahnausfahrt Siegsdorf. Übernachtung 2.50 bis 6.– DM. Im Sommer viel Touropa-Betrieb mit Sonderzügen!

Sachrang: Hoch oben im Prientale an der österreichischen Grenze. Prächtiger Blick auf Kaisergebirge. 750 Einwohner, 270 Fremdenbetten. Schwimmbad, Bergtouren. Ruhig. 17 km von Autobahnausfahrt Frasdorf, ab Aschau ungeteert. Übernachtung 2.50 bis 3.50 DM.

Schleching: Einsames Dorf kurz vor dem Engpaß. Schwimmbad, Streichen-Kapelle, Wälder. 1300 Einwohner, 750 Fremdenbetten, Privatquartiere. 17,5 km von Autobahnausfahrt Bernau. Teerstraße. Übernachtung 2.– bis 4.– DM.

Seebruck: Dorf am Ausfluß der Alz aus dem See. Schiffsverbindung. Schöner Blick über See und Berge. Strandbad. 750 Einwohner, 160 Fremdenbetten, Privatquartiere. 17,5 km von Autobahnausfahrt Grabenstädt. Übernachtung 3.– bis 5.– DM.

Seeon: Dörfliche Sommerfrische am Klostersee. Lieblich gelegen. 1700 Einwohner, 150 Fremdenbetten, Privatquartiere. 30 km von Autobahnausfahrt Siegsdorf über Traunstein – Seebruck. Übernachtung 2.50 bis 4.– DM. Empfehlenswert Schloßpension.

Siegsdorf: Am Rande der Berge gelegen. Alpines Klima. 3350 Einwohner, 500 Fremdenbetten, Privatquartiere. Unmittelbar an Autobahnausfahrt Siegsdorf. Übernachtung 3.– bis 4.50 DM.

Übersee–Feldwies: Hübsch zwischen See, Moor und Gebirge gelegen. 3400 Einwohner, 3 km Strand (3 km entfernt). Mehrere Unterkunftsmöglichkeiten. 1,5 km von Autobahnausfahrt Feldwies. Übernachtung ab 2.50 DM.

Wem das noch nicht genügt, der sehe sich auch einmal die kleineren Nester an: Amerang, Eggstätt, Eisenärzt, Grainbach, Halfing, Hemhof, Hüttenkirchen, Riedering, Staudach-Egerndorf, Stein, Stephanskirchen, Baierbach, Törwang und Wildenwart; in den Chiemgauer Alpen Ettenhausen, Piesenhausen, die Winkelmoos Alm (lohnend, Fahrweg!) und Unterwössen.

Da der Chiemgau nicht groß ist und da darin der Chiemsee so ungefähr zentral liegt, ist es hier wichtig, sich ein festes Quartier zu beschaffen, aber nur in Halbtagspension zu gehen.

Nun gibt es zwei Wege, wie man den „richtigen" Quartierort findet: entweder man schreibt die oben aufgeführten Orte der Reihe nach an und wählt nach Abbildungen oder Preisen, oder man fährt bis Rosenheim, übernachtet dort und geht auf Entdeckungsreisen, bis man das hat, was einem zusagt. Die Kardinalfrage ist jetzt bloß: direkt an den See, ins Vorland oder in die Chiemgauer Berge hinein? Das ist Geschmackssache; wer in der Hauptsache baden will, der geht natürlich direkt an den See, hat aber den ganzen Tag Betrieb um sich (Sie sollten aber daraufhin den Sims-See und den Waginger See prüfen, die wenig besucht sind); wer mehr für Stille und Natur ist, sehe sich zwischen Endorf, Seeon und Halfing nach etwas Passendem um, und wer lieber in den Bergen seinen Urlaub verbringt, der denke an das ganze Gebiet zwischen dem Sonntags-Horn und dem Hochries. Da liegen auch hübsche Seen: Ferchensee, Lödensee, Mittersee und Weitsee.

Glanzpunkte hat der Chiemsee eigentlich nur zwei: seine beiden großen Inseln. Herrenchiemsee besitzt aber nicht nur ein phantastisches Schloß (das müssen Sie unbedingt besuchen!) im Prunkstil von Versailles, sondern die Attraktion dort sind die Schloßkonzerte (Kammermusik) bei Kerzenlicht; abends am Wochenende, hinterher Überfahrtsgelegenheit mit Schiff. Das ist ein ganz großes Erlebnis, das Sie sich nicht entgehen lassen dürfen. Die Fraueninsel (Auto muß in Gstadt bleiben) ist still. Da man aber hier dem Fremdenverkehr nicht ausweichen kann, ist es nicht jedermanns Sache, hier zu wohnen.

Ja, und regnet es hier einmal, so sind Sie am Chiemsee nicht verloren: da liegen Rosenheim und Traunstein nicht weitab und sind auf guten Straßen schnell zu erreichen (21 bzw. 10 km). Und schließlich liegen Bad Reichenhall (36 km) und Salzburg (51 km) auch nicht aus der Welt.

Wenn Sie dann genug vom Wasser haben — beziehungsweise nach 8 Tagen zu der Feststellung gekommen sind, daß das Chiemseewasser warm und naß zu gleichen Teilen ist und ein ganz klein wenig nach „Fischchen" schmeckt, dann wollen Sie wahrscheinlich auch etwas von der Umgebung sehen. Hier ein Programm für lohnende Rundfahrten:

1. Seerundfahrt Prien – Gstadt – Seebruck – Chieming – Grabenstätt – Autobahn Bernau – Prien (alles Teerstraße) = 53,0 km.
2. Prien – Frasdorf – Autobahn Rosenheim – Rosenheim – Prutting – Endorf – Prien (alles Teerstraße) = 50,5 km.



Schloß Herrenchiemsee Fotos: Wanke (2)

3. Prien – Gstadt – Seebruck – Traunstein – Siegsdorf – Autobahn Bernau – Prien (alles Teerstraße) = 71,5 km.
4. Prien – Endorf – Halfing – Amerang – Obing – Seeon–Seebruck–Gstadt – Prien (Halfing – Obing ungeteert) = 57,5 km.
5. Prien – Bernau – Autobahn Siegsdorf – Ruhpolding – Seegatterl – Reit im Winkel – Grassau – Bernau – Prien (Abschnitt Laubau – Seegatterl schlechter Zustand aber außerordentlich schön) = 93 km.
6. Prien – Bernau – Autobahn Übersee – Marquartstein – Engpaß – Kössern – Nußham – Hohenaschau – Frasdorf – Prien (Schleching-Engpaß und Sachrang-Aschau ungeteert) = 78,0 km.
7. Prien – Endorf – Seebruck – Stein – Traunstein – Siegsdorf – Bergen – Grassau – Bernau – Prien (Siegsdorf – Grassau ungeteert) = 87,0 km.

Das ist ein volles Wochenprogramm. Und so kommen Sie einmal auf Halbtagsausflügen durch den ganzen Chiemgau. Wer ein Stück weiter wegfahren will, der merke sich Wasserburg, den Wendelstein (geht ab Brannenburg nur mit Bahn!) und das wunderschöne Oststück der deutschen Queralpenstraße von Ruhpolding nach Berchtesgaden, die „Kaiser"-Rundfahrt (ab Nußham oder Hütte), den Weg rechts des Inns von Kufstein bis zur Autobahnausfahrt Rohrdorf und schließlich die gute Straße über den Loferer Steinpaß, den Kniepaß und den Engpaß Strub (alle harmlos) nach Reit im Winkel, zum Engpaß, nach Sachrang oder zu den Inntal-Straßen. Ja, sogar Zell am See und Kitzbühel liegen im Bereich eines Tagesausfluges!

Das waren also die Möglichkeiten in großen Zügen. Sind Sie nun das alles auch noch abgefahren und der Urlaub ist immer noch nicht zu Ende, dann habe ich immer noch etwas für Sie: merken Sie sich mal folgende Orte: Endorf — Höslwang — Pittenhart — Seeon — Truchtlaching — Tabing — Laimgrub — Erlstätt — Grabenstätt — Bergen — Grassau — Bernau — Niederaschau — Frasdorf — Prien — Endorf; zwischen ihnen und dem See ist jeder Weg schön und lohnend! Und wenn es nur ein Abendausflug für ein oder zwei Stunden ist! Fahren Sie einmal nach Urfahrn, Schützing, Unterhochstätt oder Seethal am See oder Stephanskirchen, Pelham, Maisham oder Stetten — Sie werden überrascht sein, wie vielseitig und schön der Chiemsee ist! Fast genau so bunt wie die Titelbilder der Prospekte von Bernau, Prien und Übersee!

An Unterlagen empfehle ich Ihnen, das Blatt 26 der deutschen Generalkarte (2.20 DM) und den Grieben-Reiseführer Oberbayern - III, Band 131 (ca. 4.50 DM) mitzunehmen.

Und im übrigen „Haifische im Chiemsee" von Maximilian Rott. Das ist genau die richtige Lektüre für den Sommer. *Ulrich Sempert*



73 % Ausfälle
bei den 24 Stunden von Le Mans

Nach dem schlimmen Unglück des Vorjahres, das dem Autorennsport im gleichen Maße geschadet hat, wie es die Auflageziffern der leichengierigen illustrierten und Boulevard-Blätter in die Höhe trieb, ist es wieder still geworden um Le Mans. Inzwischen hat man dort die Straßenrennstrecke nach modernsten Gesichtspunkten ausgebaut und mit einem riesigen Kostenaufwand alles getan, um katastrophale Folgen eines bei Rennen — wie in der Luftfahrt — immer möglichen Unfalls zu verhindern. Denn die diesjährigen 24 Stunden von Le Mans sind ein Rennen besonderer Art: Beinahe auf den Tag genau vor 50 Jahren fand hier der 1. Grand Prix de France statt, der überhaupt erste Große Preis für Automobile in der Welt.

Es war die Pionierzeit, das heroische Zeitalter des Automobils, das ja damals noch weit davon entfernt war, sich durchgesetzt zu haben. Man bewunderte, aber man belächelte es auch mit seinen Kinderkrankheiten, seinem Lärm und Gestank, von der Gefahr ganz zu schweigen, die es über Mitmenschen und Haustiere brachte. Lassen Sie mich, meine Leser, Ihnen ein wenig von dem erzählen, was vor einem halben Jahrhundert, am 26. und 27. Juli 1906 hier in Le Mans sich ereignete — es lohnt, der Vergessenheit entrissen zu werden.

Der Tag war glühendheiß, als 32 Wagen im Einzelstart auf die 1230 km lange Strecke geschickt wurden, die in jeweils 6 Runden an zwei aufeinanderfolgenden Tagen zu durchmessen war. Namen, die kaum jemand noch kennt, waren unter den Startenden: Gobron-Brillié, Bayard-Clement, Richard Brasier, Lorraine-Dietrich — die in mühseliger Handarbeit gefertigten Erzeugnisse winziger Werkstätten. Andere aber, die damals ebenso plump und hochrädrig mit ihren riesigen 12 und mehr Liter-Vierzylinder-Motoren am Start standen, mitten in Le Mans und umgeben von einer unübersehbaren Menschenmenge, gründeten in jenen Jahren ihren Ruf und Ruhm: Mercedes, Fiat, Panhard, Renault. Vincenzo Lancia, der später selbst mit dem Automobilbau begann, fuhr einen Fiat, Vincenzo Florio, der sizilianische Großgrundbesitzer und heute noch lebende Initiator der Targa Florio, startete auf einem Mercedes.

Die Rennformel beschränkte nicht den Hubraum, sondern das Gesamtgewicht auf 1000 kg, was bei den üblichen großen Hubräumen nicht eben viel war. Panhard brachte in dieser erlaubten Gewichts-Tonne einen 18 Liter-Motor unter! Die Literleistungen dieser Monstren lagen zwischen 6,5 und 9 PS, und der am höchsten drehende Motor war der des Mercedes mit 1380 U/min. Aber nicht Hitze, Staub, Steinschlag, nicht die Mangelhaftigkeit von Federung und Straßenlage, von Bremsen und Lenkung machten das Rennen zu einer Tortur für die Fahrer, sondern das ständig notwendige Wechseln der Reifen, die der Hitze, dem Tempo und den unbefestigten Straßen nicht gewachsen waren. Und das schon damals strenge Reglement in Le Mans erlaubte den Reifenwechsel nur Fahrer und Beifahrer. Mit zerschundenen, blutigen Fingern, von der Anstrengung des Rennens mehr tot als lebendig, schnitten sie die zerfetzten Decken mit Messern von den Felgen, zerrten die Ersatzreifen darüber, quetschten sich, fluchten, pumpten Luft auf ... ein infernalisches Spiel. Einzig die Teams von Fiat, Itala und Renault bedienten sich der neuen Michelin-Räder mit abnehmbaren Felgen, die den Zeitverlust für einen Reifenwechsel auf geradezu unvorstellbar kurze 2 Minuten pro Rad herabminderten. Und zweifellos waren es diese abnehmbaren Felgen, die dem Renault des Ungarn Szisz zum Sieg verhalfen. Die schnellste Runde hatte ein Richard Brasier mit 117,5 km/st gefahren, aber was half ihm das, da er die kostbare Zeit viertelstundenweise mit Reifenwechsel verlor! Auch war der Siegerwagen sicher der schnellste des Feldes, wurde er doch auf dem Kilometer-Lancé mit einer besten Zeit von 147,5 km/st gestoppt! Sein Gesamtdurchschnitt für die 1230 km in zwei Tagen — während der Nacht standen die Wagen im parc fermé, von einem rotierenden Scheinwerfer beleuchtet — betrug 101 km/st — aller Ehren wert vor einem halben Jahrhundert, und besonders dann, wenn man bedenkt, daß Straßenlage, Federung und Bremsen im heutigen Sinne praktisch nicht existent waren und überhaupt nur ausgesprochene Kraftnaturen die Wagen bei hohem Tempo auf den schlechten Straßen halten konnten.

Soweit der historische Hintergrund, vor dem sich ein halbes Jahrhundert später die klassischen 24 Stunden von Le Mans abspielten, wo man diesmal Sportwagen-Prototypen auf einen Maximal-Hubraum von 2,5 Litern beschränkte. Dies war ein ebenso großes Handicap für Ferrari und Maserati, deren 3,5 Liter in nicht genügend großer Stückzahl vorhanden sind, um als Seriensportwagen anerkannt zu werden, wie es ein Glück für Jaguar war, deren 3,5 Liter-Rennsportwagen vom Typ D als solcher homologiert ist.

Das veränderte Le Mans-Reglement sah eine Reihe neuer Punkte vor, die im Prinzip geeignet sind, die Entwicklung der am Rennen beteiligten Sportwagen wieder in eine Bahn zu lenken, die nicht zu weit wegführt vom Gebrauchs-Sportwagen. So war beispielsweise durch die Beschränkung der Tank-Kapazität auf 130 Liter und die Vorschrift, jeweils erst nach minimal 34 Runden höchstens 120 Liter tanken zu dürfen, ein Maximalverbrauch von einheitlich 26 Litern pro 100 km möglich. Für die großen Wagen war diese Maßnahme ziemlich einschneidend. Weiterhin waren hinsichtlich der Frontscheiben-Größe, der Sitzmaße, der Türen usw. Mindestmaße vorgeschrieben, die die Konstrukteure aller beteiligten Wagen zwangen, ihre Sportwagen-Karosserien erheblich zu verbreitern und zu modifizieren. Freilich wurden im Gegensatz zu früheren Le Mans-Rennen diese und leider auch die sonstigen sehr strengen Reglements-Voschriften nur recht lax durchgeführt, offensichtlich verursacht durch den Umstand, daß diesmal nicht genügend seriöse Nennungen vorlagen. Die Einspritz-Jaguar D-Typen wurden zum Start zugelassen, obwohl keineswegs von ihnen 100 Exemplare mit Einspritzmotoren existieren, ebenso



Einer von den zwei italienischen Wagen, die die 24 Stunden überstanden: der 1,5 Liter-Maserati der Franzosen Bourillot - Perroud. Von den insgesamt 10 Ferrari, Maserati und Moretti kam außer dem Maserati nur noch der 2,5 Liter-Ferrari von Trintignant-Gendebien ins Ziel.

die Aston Martin DB 3 S, von denen es bisher nur 25 Stück gibt, und die nicht durchweg mit Scheibenbremsen. Ebenso war es ziemlich unerfindlich, wieso man Konkurrenten ohne ausreichende Rennerfahrung einen Startplatz gab, wenn man eben nicht annehmen will, daß die Veranstalter diesmal praktisch über jeden froh waren, der überhaupt gemeldet hatte.

Auch die in Le Mans seit Jahren vorgenommene Indice-Wertung, die neben der Wertung nach der gefahrenen Distanz einen Ausgleich zwischen den Zylinderinhalten der beteiligten Fahrzeuge schaffen soll und meist — mit Ausnahme des vorigen Jahres, wo sie von Porsche gewonnen wurde — mit einem nationalen Sieg der 750er Panhard oder DB endet, konnte diesmal nicht befriedigen. Um ein Bild von dieser ziemlich komplizierten gleitenden Wertung zu geben: die Mindestkilometer-Leistung für 24 Stunden für die 1,5 Liter-Klasse betrug 1954 2830 km, 1955 3085 km, 1956 3270 km, jeweils etwas heraufgesetzt nach dem zu erwartenden technischen Fortschritt der beteiligten Wagen. Für die 750 ccm-Wagen jedoch sah das Bild anders aus: 1954 2430 km, 1955 2700 km, 1956 aber nur noch 2665 km. Wollten die Porsche indexmäßig mit dem schnellsten der 750 ccm-Wagen gleichliegen, so mußten sie diesmal in 24 Stunden 605 km (gegenüber 385 km 1955) mehr als diese zurücklegen. Vom Standpunkt der technischen Entwicklung aus gesehen, war es ein kompletter Unsinn, die Mindest-km-Leistung der 750er herabzusetzen. Wenn ich dem Ergebnis gleich einmal vorgreifen darf: der Werks-Porsche von Graf Trips-von Frankenberg lag im Ziel 689 km vor dem in der Index-Wertung siegenden 750 ccm-Panhard, wurde in ihr aber doch nur Zweiter. Das ist eine komplizierte Angelegenheit! Und diese Index-Wertung ist äußerst interessant, weil für sie die gleichen Preise ausgesetzt sind wie in der Gesamtwertung: nämlich nicht weniger als 4 Millionen ffrs. für den Sieger — beinahe 50 000 DM!

Nun aber zu den beteiligten Wagen. Große Favoriten waren von vornherein die Jaguar D-Modelle, jetzt durch einen neuen Zylinderkopf auf 275 PS bei 5750 U/min gebracht. Die Mannschaften Hawthorn-Bueb und Fairman-Titterington fuhren Motoren mit Lucas-Kraftstoffeinspritzung, während Frère-Titterington einen Vergaser-Motor hatten, der anscheinend sogar besser als die Einspritzer ging. Außerdem waren noch drei privat gemeldete, aber teilweise fabrikneue Jaguar am Start. Gegen das starke Jaguar-Team konnte sich Ferrari mit seinen 2,5 Liter-Vierzylindern (94×90 mm) keine allzugroßen Chancen ausrechnen, denn wenn der Italiener auch mit 225 PS (bei 6200 U/min) eine höhere spezifische Leistung als der Jaguar aufweist, so hat er eben doch ein viel ungünstigeres Drehmoment bei höherer mechanischer und thermischer Belastung. Das Leistungsgewicht ist bei beiden Wagen identisch. Für Ferrari war es ein großer Verlust, daß weder Fangio (er hatte eine „fuoco sacro" — heiliges Feuer — genannte Hautkrankheit und sowieso keine Lust) noch Castellotti (dieser wegen Nierenschmerzen) an den Start gingen. So ergab sich die sonderbare Lage, daß auf den drei italienischen Werkswagen mit den Mannschaften Hill-Simon, de Portago-Hamilton und Gendebien-Trintignant kein einziger Italiener saß. Der Engländer Hamilton, Jaguar-Fahrer und auch Jaguar-Vertreter, hatte mit seinem Haus in Coventry Ärger, weil er beim 12 Stunden-Rennen in Reims die Stallorder nicht befolgte, und sattelte deshalb gern auf Ferrari um. Aston Martin brachte zwei DB 3 S mit Moss-Collins und Walker-Salvadori sowie einen 2,5 Liter-Prototyp DB RA/250 nach Le Mans, der von Brooks-Parnell gefahren wurde. Maserati war in der großen Klasse überhaupt nicht vertreten, dagegen noch einige Gordini, darunter ein 8 Zylinder 2,5 Liter, und zwei Talbot mit dem 2,5 Liter-Maserati-Motor, die bei 950 kg Gewicht knapp 210 PS leisten und von Behra-Rosier und Zehender-Lucas gesteuert wurden. Der einzige deutsche Konkurrent bei den großen Wagen war der von Fürst Metternich-Graf Einsiedel genannte Mercedes-Benz 300 SL. Unter den Anderthalblitern waren die Porsche große Favoriten; das Werk hatte zwei geschlossene Spyder mit Maglioli-Herrmann und von Frankenberg-Graf Trips sowie einen Carrera mit Nathan-Glöckler geschickt, weitere Spyder fuhren Polensky-Storez und Hezemans-Graf Beaufort. Schließlich war noch ein völlig serienmäßiges 1300 Super-Coupé mit französischer Besatzung am Start. Die Gegner waren zwei französische 1,5 Liter Maserati und ein Lotus-Climax von Chapman-Fraser, wenn man nicht auch drei 2 Liter-Ferrari und einen 2 Liter Frazer-Nash hinzurechnen will. Unter den Kleinen schließlich dominierten wie immer in Le Mans die Panhard und DB, unter die sich auch zwei italienische Moretti gewagt hatten.

Bereits im Training wurde es offenbar, daß die Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs das Tempo niedriger halten würde. Hawthorn fuhr eine schnellste Runde mit 4:17,3 (188 km/st), die die Jaguar-Monteure ein gerissenes Pleuel kostete. Im vorigen Jahr war er 4:6,6 (196,96 km/st) gefahren. Die Ferrari und Aston Martin waren noch wesentlich langsamer als die Jaguar; auf der Mulsanne-Geraden wurde als schnellstes für die einzelnen Wagen gestoppt:

Einspritz-Jaguar:	245,56 km/st
Vergaser-Jaguar:	248,27 km/st
2,5 Liter-Ferrari:	233,01 km/st
3 Liter-Aston M.:	227,99 km/st
2 Liter-Ferrari:	213,14 km/st
Mercedes-Benz SL:	190,07 km/st
2,5 Liter-Gordini:	231,25 km/st
1,5 Liter-Porsche:	221,40 km/st
2,5 Liter-Talbot:	220,31 km/st
1,1 Liter-Cooper:	193,86 km/st
1,1 Liter-Lotus:	190,98 km/st

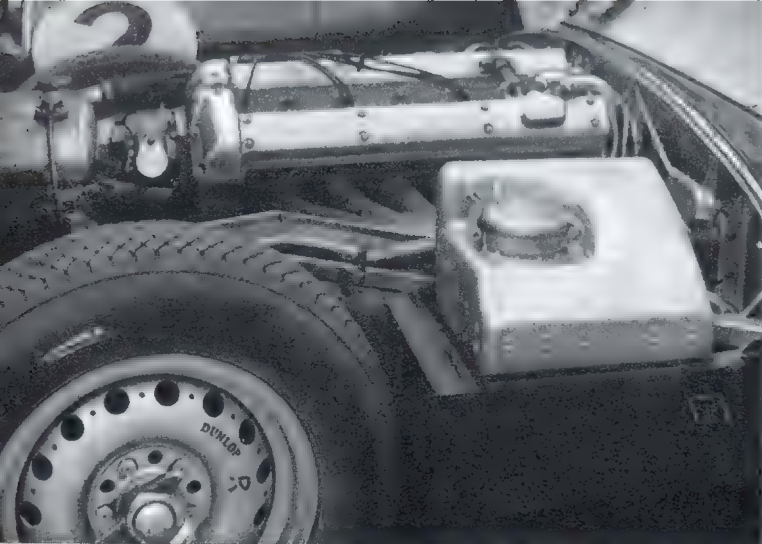


Kurz vor dem Start die Verlassenste von allen: die Frau des Rennfahrers.

Im Training noch war es so heiß gewesen, daß die Damen sich um Mitternacht in dünnen Sommerkleidern an der Strecke wohlfühlten. Im Rennen wurde das dann rasch anders. Sturm, Regen und nicht eben häufig ein bißchen Sonne wechselten einander ab. Aber Hunderttausende harrten unverdrossen an der Strecke aus, als das Wasser schräg vom Himmel peitschte.

Gleich in der 2. Runde ging Frère zu rasch in die S-Kurve vor Tertre Rouge und kollidierte mit dem Jaguar-Heck. Die dichtauf folgenden Fairman (Jaguar) und de Portago (Ferrari) konnten ihm nicht mehr ausweichen. So wurden alle drei Wagen so beschädigt, daß an Weiterfahrt nicht zu denken war. Dem Panhard-Fahrer Héry wurde die Schlängelkurve von Maison Blanche zum Verhängnis: an einen Baum getragen, wurde sein Panhard zerrissen, er selbst erlitt leider tödliche Verletzungen. Da auch ein Osca und ein DB aufgeben mußten, war das Feld gleich zu Anfang auf 43 Teilnehmer reduziert.

Für Jaguar wäre die Situation noch nicht weiter schlimm gewesen, wenn nicht ihr bester Mann Hawthorn mit laufenden Zündschwierigkeiten (eine andere Version besagt: Ärger mit dem Einspritzsystem) zu kämpfen gehabt hätte. Es wurde laufend an diesem dritten und letzten Werks-Jaguar gebaut, so daß Hawthorn schließlich, als der Schaden behoben war, 22 Runden im Rückstand lag. Es kommt im Rennen oft alles anders, als die Papierform vorher besagt! An der Spitze duellierten sich inzwischen die, wie erwartet, hervorragend mit ihrem unterlegenen und auf der Geraden wenig eindrucksvoll liegenden Aston Martin fahrenden Moss bzw. Collins mit dem Sanderson-Flockart-Jaguar und ihrem Teamwagen von Walker-Salvadori, der das Tempo der Spitzenreiter allerdings nicht lange halten konnte. An 4. und 5. Stelle hielten sich, schon klar distanziert, die beiden Werks-Ferrari von Hill-Simon und Trintignant-Gendebien, bis der erstere nach 9 Stunden karambolierte und ausfiel. Das war morgens um 1 Uhr: zu dieser Stunde befanden sich noch 28 Wagen im Rennen, und die Spitze war mit dem Jaguar von Sanderson-Flockart, dem Aston Martin von Moss-Collins und dem Ferrari von Trintignant-Gendebien konsolidiert. Sie blieb so bis zum Schluß. Wohl gab sich Hawthorn alle Mühe, wieder Boden gutzumachen, aber der Jaguar mußte noch ein paarmal halten und kam nicht über den 6. Platz im Gesamtklassement hinaus. Die beiden Werks-Porsche führten souverän ihre Klasse und hatten von Anfang an alle 2 Liter-Wagen weit hinter sich. Vieles war indessen in der Zwischenzeit





Der Sechszylinder 3,5 Liter-Jaguar-Motor war als Vergaser-Motor offenbar besser als der Einspritzer, wie er von Hawthorn-Bueb gefahren wurde. Von den serienmäßigen Rennsportwagen ist der Jaguar D mit seinen 275 PS heute zweifellos der schnellste und standfesteste. Darunter: Dem neuen Reglement von Le Mans entsprechend, das eine große Frontscheibe verlangte und Blechabdeckungen über dem Beifahrersitz verbot, hatte Jaguar seine Wagen mit einer großen Perspex-Scheibe versehen, die als Rundumverglasung die Tür mit einschloß. Der leere Sitz des Beifahrers war durch einen Zellophanüberzug aerodynamisch abgedeckt.

passiert. Der 300 SL boxte sich mit ständigen Motor-Schwierigkeiten im Hinterfeld herum und war, als er um Mitternacht ausschied, nie über den 28. Platz hinausgekommen. Große Aufregung gab es an den Boxen, als gegen 23 Uhr lodernde Flammen auf der Geraden 200 m vor den Tribünen den Sturz und Brand eines Wagens ankündigten; die Durchfahrt der folgenden Wagen wurde verzögert, und in jeder Box schaute man angstvoll, ob die eigenen Wagen alle passieren. Niemand wußte, wem das Unglück passiert war. Aber bald wußte man bei Porsche: es ist einer der unseren. Glöckler fehlt mit dem Werks-Carrera, der wundervoll gelaufen und auf der Geraden mit 195 km/st gestoppt worden war. Was war geschehen? Der Carrera fuhr kurz hinter einem Aston Martin mit vollem Tempo her, als dieser plötzlich einen scharfen Schlenker machte, dem Glöckler offenbar so schnell nicht folgen konnte. Auf der Strecke quer stand, für Glöckler nicht zu sehen, der 2 Liter-Ferrari von Meyrat, verlassen von seinem Fahrer. In ihn fuhr Glöckler voll hinein. Durch den furchtbaren Zusammenstoß geriet der Carrera sofort in Brand und flackerte 10 Minuten lang wie ein loderndes Fanal. Glöckler wurde von Zuschauern aus dem verklemmten Wagen gezogen und kam mit einem Beinbruch und einigen Gesichtsverletzungen glimpflich davon.

Mit Zündschwierigkeiten schied der französische Porsche von Storez-Polensky nach ca. 4 Stunden aus, und als der müde gefahrene Spyder von Hezemans die Bildfläche verließ, waren außer dem von der Fabrik-Boxe nicht ernst genommenen 1,3 Liter-Super-Coupé nur noch die beiden Werks-Spyder im Rennen. Sie lagen an 5. und 6. Stelle im Gesamtklassement, als plötzlich Maglioli an die Boxe kam: es hätte einen Schlag gegeben, und seitdem vibriere das Auto und komme nicht mehr auf Leistung. Man baute mit dem riesigen Vorsprung, den man bei Porsche in der Klasse hatte, stundenlang an dem Auto, aber Ing. Hild wußte schon Bescheid, daß nicht mehr viel zu machen sein wird. Im Training war der Motor durch einen herausspringenden Gang auf über 9000 U/min gegangen, was allen Beteiligten ein schlechtes Gefühl in der Magengegend verursacht hatte. So blieben nur noch Graf Trips-von Frankenberg für Porsche im Rennen.

Es wurde auch dafür gesorgt, daß der gute Trips sein Erlebnis bekam. Kurz vor Mitternacht, im strömenden Regen, fuhr er auf der Mulsanne-Geraden mit rund 220 km/st, als er plötzlich ein Reserverad im Scheinwerferlicht vor sich liegen sah, dem nicht mehr auszuweichen war. Ein Jaguar, zu dem es gehörte, stand nicht weit davon. Trips fuhr mit einem Vorderrad drüber, drehte sich um die eigene Achse, kam auf die nasse Wiese und glitt wie ein Rennboot über sie, bis er wieder Bande fand und heil auf die Strecke zurückkam. Nicht viel später verfehlte der belgische Jaguar von Swaters-Laurent am Ende der Mulsanne-Geraden die scharfe Rechtskurve und fand sich, statt den vorhandenen Geradeaus-Notausgang zu benutzen, plötzlich 200 m weit im Feld. Auch ihm passierte nichts. Noch 29 Wagen waren um Mitternacht im Rennen, und viele von ihnen wiesen Spuren von Karambolagen auf, die Nässe und Öl auf der Strecke verursacht hatten.

Zwei Wagen waren in der Zwischenzeit dem Reglement zum Opfer gefallen, demzufolge Nachtanken erst nach jeweils 34 Runden erlaubt war: der 2 Liter-Ferrari von Picard und der Jaguar von Walshaw. Sie wurden aus dem Rennen genommen.

In der Spitzengruppe blieben die Großen unter sich. Moss-Collins mit ihrem Aston Martin rauften sich mit dem Sanderson-Flockart-Jaguar um die Spitze und wechselten sich in der Führung ab. Dahinter hielten Gendebien-Trintignant ihren Ferrari in sicherer dritter Position, gefolgt von ihren Teamgefährten Hill-Simon, bis diese wegen einer Karambolage ausscheiden mußten. Der zweite Aston Martin DB 3S, der 2,5 Liter Gordini von Da Silva Ramos-Milhoux und der belgische Jaguar stritten sich um den 5.—7. Platz, aber der Gordini fiel durch ständige Boxenaufenthalte zurück, Walker vollführte mit dem zweiten Aston Martin in der Dunlop-Kurve einen sagenhaft aussehenden und eigentlich überflüssigen Sturz, bei dem er leicht, aber sein Wagen schwer verletzt wurde, und so war die Spitze für den übriggebliebenen Porsche nicht mehr so dicht versperrt. Noch fuhr da an 5. Stelle der Aston Martin-Prototyp mit Brooks-Parnell, auch bei Nacht schon von weitem kenntlich durch seinen ohrenschmerzenden Lärm, aber von Frankenberg kaufte sich ihn bald. Er fiel dann vom 6. Platz zurück, wurde immer langsamer und starb endgültig.

Porsches 5. Platz im Gesamtklassement war von da ab nie mehr gefährdet, obwohl die größeren Gordini, Talbot, Frazer-Nash, Ferrari und Salmson noch im Rennen lagen. Auf der langen Mulsanne-Geraden, erzählte Graf Trips, erlebte er, daß der an 2. Stelle liegende 3 Liter-Aston Martin, nachdem Moss ihm ein Zeichen gegeben habe, sich hinter den vorbeifahrenden Porsche gehängt und von ihm habe ziehen lassen.

Regen, Glätte, stürmischer Wind, der zur selben Stunde über dem Kanal mit 150 km/st gemessen wurde. Die meisten Wagen waren angeschlagen, innerlich, äußerlich oder beides. Der Chapman-Lotus schleppte sich nur noch im IV. Gang vorwärts, um dann auch aufzugeben. Die Ausfälle nahmen geradezu bedrohliche Formen an, bei den Großen bis einschließlich 1,5 Liter Hubraum mit ihren wesentlich höheren Geschwindig-



keiten noch mehr als bei den Kleinen. Von den 32 größeren und großen Wagen (1,5 Liter und darüber) waren am Ende noch 7 auf der Bahn, von den 16 750ern und 1100ern ebenfalls 7 — prozentual wiesen die Größeren also die doppelte Ausfallquote auf. So ganz langsam waren gerade die Panhard und DB auch nicht: der schnellste der drei Panhard wurde auf der Geraden mit 181,36 km/st gestoppt, fiel aber wie seine beiden Teamgefährten aus. Von den DB erreichte der Schnellste 160,14 km/st. Sie waren dafür zuverlässiger, denn von 4 gestarteten kamen 3 ans Ziel, womit der Wagen von Laureau-Armagnac die begehrte Indice-Wertung gewann, wenn auch beinahe 1000 km hinter dem Gesamtsieger liegend.

Die Frage nach dem Gesamtsieger war wenigstens bis 4 Uhr morgens offen. Wohl war der Jaguar bedeutend schneller als der Aston Martin von Moss-Collins, aber die beiden demonstrierten ihre überlegene Fahrkunst in den Kurven und konnten sich immer wieder einmal kurzzeitig an die Spitze setzen. Im Kampf mit diesem Wagen fuhr der Sanderson-Flockart-Jaguar die schnellste Runde des Tages mit 4:23,8 (183,7 km/st). Der 1955 von Fangio gefahrene Rundenrekord von 4:06,6 (196,96 km/st) stand niemals auch nur im mindesten in Gefahr.

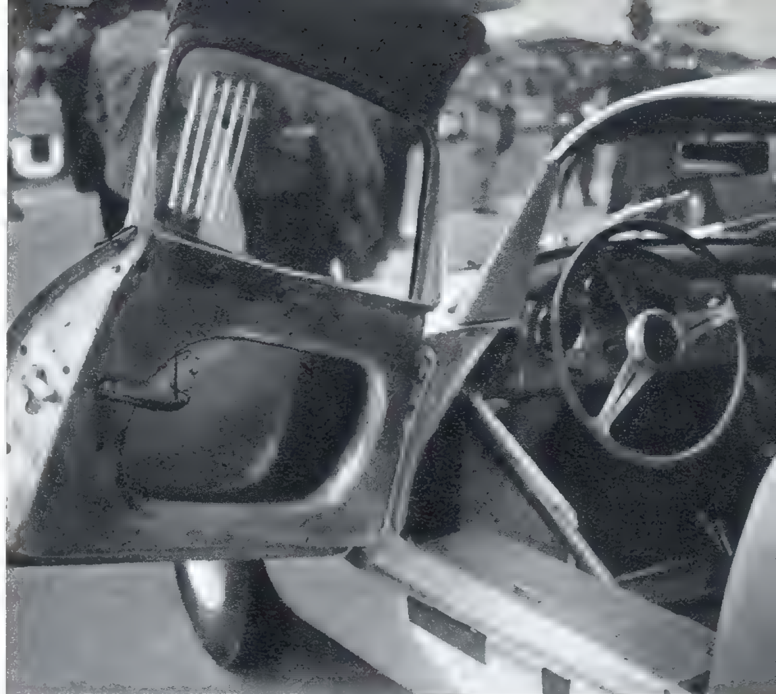
In den frühen Morgenstunden übernahm der Jaguar endgültig die Führung und gab sie nicht wieder ab, zumal der Aston Martin verschiedentlich an seiner Box halten mußte. So war der Verlauf des Rennens am Sonntag nicht mehr sehr spannend; viele der Zuschauer mögen ausgeharrt haben in der stillen Hoffnung, daß dieses Mal überhaupt kein Auto über die lange Distanz kommt. Unbemerkt vom Publikum herrschte allerdings die vier letzten Stunden des Rennens einige Aufregung in den Porsche-Boxen, weil berechtigte Hoffnung zu bestehen schien, daß der Spyder doch noch die Indice-Wertung gewinnt. Da wurde gerechnet und in den Zahlentabellen der Ausschreibung studiert, bis man der Überzeugung war, daß eine Differenz von 46 Runden gegenüber dem in der Indice-Wertung führenden DB am Ziel zum Sieg reichen müsse. Von Frankenberg, der die letzten 4 Stunden fuhr, hatte das längst spitz bekommen und bewegte den Spyder mit Rundendurchschnitten von 172—174 km/st über die Bahn. Aber auch in der DB-Box war man sehr wachsam geworden und drückte aufs Tempo. Am Ziel war der Vorsprung des Porsche gegenüber dem DB auf 51 Runden angewachsen, aber im Indice lag er schließlich doch 7/1000 Punkte unter ihm. So mußte man sich mit einem Klassensieg bei Porsche begnügen, auf den man in Le Mans ja seit vielen Jahren fest abonniert ist.

H. U. Wieselmann

Ergebnisse:

1. Flockart-Sanderson (Jaguar 3,5 l) in 24 Stunden 4034,93 kmst, 168,12 km/st Durchschnitt; 2. Moss-Collins (Aston Martin 3 l), 4010,63 km, 167,44 km/st; 3. Trintignant-Gendebien (Ferrari 2,5 l), 3937,61 km, 164,06 km/st; 4. Swaters-Laurent (Jaguar 3,5 l), 3816,67 km, 159,03 km/st; 5. v. Frankenberg-v. Trips (Porsche 1,5 l), 3792,25 km, 158,01 km/st; 6. Hawthorn-Bueb (Jaguar 3,5 l), 3759,89 km, 156,66 km/st; 7. Bicknell-Jopp (Lotus 1,1 l), 3397,68 km, 141,57 km/st; 8. Hugus-Bentley (Cooper 1,1 l), 3383,78 km, 140,99 km/st; 9. Bourillot-Perroud (Maserati 1,5 l), 3293,81 km, 137,24 km/st; 10. Laureau-Armagnac (DB 0,75 l), 3103,35 km, 129,3 km/st; 11. Vidilles-Thépenier (DB 0,75 l), 3020,9 km, 125,87 km/st; 12. Héchard-Masson (DB 0,75 l), 2955,75 km, 123,16 km/st; 13. Bourel-Flotine (Porsche 1,1 l), 2851,65 km, 118,82 km/st; 14. Dumazer-Campion (VP-Renault 0,75 l), 2820,83 km, 117,53 km/st.

Das niedrige Porsche-Renncoupé mit dem ca. 135 PS leistenden Viernockenwellen-Motor wurde – wie seit Jahren in Le Mans – überlegener Klassensieger und belegte darüberhinaus den 5. Platz in der Gesamtwertung. Fotos: Wieselmann



Leichtbau zeigten die beiden Werksspyder von Porsche, die wegen der verlangten großen Frontscheibe als Coupé ausgebildet waren. Wie meist bei ihrer Rennbeteiligung, nahm man bei Porsche mehr Rücksicht auf Zweckmäßigkeit denn auf Schönheit.

Maserati-Tag in Bari

Einen seltenen Maserati-Rummel erlebte Bari, bekannt durch die Monumentalbauten aus der Mussolini-Ära und seine Levante-Messen, an diesem drückendheißen Julisonntag, der Europas beste Piloten — mit der einzigen Ausnahme von Fangio und Collins — beim 9. Gran Premio des Nachkriegs versammelt fand. Mit Umsicht und nicht geringem Geldaufwand hatte man die weitestgehenden Sicherheitsvorkehrungen vorgenommen. So wurden die Tribünen um gute 20 Meter nach rückwärts versetzt, die Boxen wanderten — um Neugierige fernzuhalten — einen halben Kilometer außerhalb und ebenso 30 m abseits des Asphalts, und das Sportwagenrennen selbst wurde für die 1500 ccm und 2 Liter-Wagen vom Hauptrennen der 3,5 Liter-Klasse getrennt. Schon in diesem kleinen Vorrennen, das über 27 Runden (gleich 150 km) ging, setzte es ein heißes Duell zwischen Behra und Perdisas Maserati-Zweiliter, das fast das ganze Rennen über währte und mit Sekundenintervallen geführt wurde. Schließlich konnte sich Behra als Erster qualifizieren, Perdisa folgte mit 19 Sekunden Abstand. Um den dritten Platz wogte ein ebenso hitziger Kampf zwischen den beiden Osca 1500 von Cabianca und Villoresi, welch letzterer aber bald zurückfiel, woraufhin noch Munarons Zweiliter-Ferrari und Giardinis Maserati sich für den großen Kampf qualifizierten.

Mit diesen vier besten Zweiliter-Fahrern — Cabianca startete nicht ein zweites Mal — umfaßte das Feld der großen Wagen schließlich 19 Piloten, von denen aber einige, wie Tak's 300 SL-Mercedes, steter Gast bei den Sportwagenrennen des Südens, des Schweden Bonniers Alfa Romeo, Belluccis Gordini, des Franzosen Haurets alter Talbot oder Whiteheads auch nicht ganz neuer Aston Martin mit den je fünf Masterati und vier Privat-Ferrari nicht Schritt halten konnten. Moss hatte sich vom Start weg in Führung gesetzt, die er bis zum Flaggenfall nicht mehr hergab. Während der ersten Runden nur verfolgt von Taruffis Maserati und Portagos 3,5 Liter Ferrari, hatte er auch einen leichten Stand und drehte mit 129 km/st seine Runden, die weit unter der Vorjahrszeit lagen, doch schon in der 4. Runde kamen die 2 Zweiliter-Maserati bedrohlich nach vorn, in der 5. ist Taruffi besiegt, Portago fällt zurück, und Perdisa kann in der 8. Runde auf den 3. Platz vorgehen. Dieses Duell der beiden Streithähne des Tages wogt nun mit der gleichen Heftigkeit wie am Vormittag während des Restes des Rennens, die Zeiten des Vormittags sind schon bald übertroffen und auch Moss seinerseits, der bereits einen Abstand von 1½ Minuten gewonnen hatte, muß jetzt tüchtig losgehen. Doch mit einigen Runden von 134 km/st gelingt es ihm, die Zweiliter-Maserati schließlich doch zu distanzieren. Von den übrigen blieben bis zur Halbzeit nur Taruffi, Portago (Ferrari 3500), Wharton (Ferrari 3000) und Musy mit seinem 3,5 Liter Maserati nicht überrundet; kurz vor Schluß muß noch Portago aufgeben. Als 7. wurde schließlich Whartons Ferrari Bester der Wagen mit dem springenden Pferdchen.

Ernst Wiese

Ergebnisse:

Bis 3000 ccm: 1. Moss (Maserati 3000), 200 km in 1:30:52,4 (= 131,682 km/st); 2. Behra (Maserati 2000), 1:33:02,2; 3. Perdisa (Maserati 2000), 1:33:06,2; 4. Taruffi (Maserati 3000), 1:33:21,9; 5. Musy (Maserati 3000), 1 Rd. z.; 6. Bordoni (Maserati 3000), 1 Rd. z.; 7. Wharton (Ferrari 3000), 1 Rd. z.

Bis 2000 ccm: 1. Behra (Maserati 2000), 150 km in 1:11:16,7 (= 125,919 km/st); 2. Perdisa (Maserati 2000), 1:11:30; 3. Cabianca (Osca 1500), 1:13:10,5; 4. Munaron (Maserati 2000), 1 Rd. z.

Solitude: Porsche-Siege

Trotz der Stimmungsmache gegen den Motorsport in verschiedenen deutschen Tageszeitungen und Illustrierten haben die nahezu 300 000 Zuschauer auf der Solitude bewiesen, daß diese Sportart noch ein genau so großes Anziehungsvermögen hat wie vor Jahren. Die bei den Veranstaltungen der letzten Zeit auf dem Nürburgring ermittelten Zuschauerzahlen sind nicht symptomatisch für die Popularität von Automobilrennen, sondern eher für die heute verkehrstechnisch nicht sehr günstige Lage des Nürburgringes, der, bezogen auf die Zufahrtsstraßen, viel zu weit von den die großen Zuschauermassen bringenden Bevölkerungszentren des Rheinlandes entfernt ist. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen überlegen sich viele Automobilisten, ob sie sich mit einer langen Anfahrt belasten sollen. Das Absinken der Zuschauerzahlen auf dem Nürburgring ist unseres Erachtens in erster Linie ein Verkehrsproblem, das wohl nicht so schnell aus der Welt geschafft werden dürfte. Wir bedauern das im Interesse des Ringes. Bei der Solitude sind alle Voraussetzungen für einen Publikums-Erfolg gegeben: günstige Anfahrtswege aus fast allen Richtungen durch die Autobahnen und ein weit verzweigtes Straßennetz; Stuttgart ist ein Bahnknotenpunkt, es befindet sich eine ausgedehnte Industrie am Platze, die eine mehr oder weniger enge Verbindung mit dem Motorsport hat. Es fehlt eigentlich dann nur noch eins, nämlich gutes Wetter, und das war vorhanden. Die Solitude könnte ruhig zwei Großveranstaltungen im Jahr vertragen, die natürlich ihrem Charakter nach verschieden sein müßten. Wir wissen, daß sich die Rennstrecke nach dem Ausbau durchweg in guter Verfassung befindet und landschaftlich mit zu den schönsten überhaupt gehört. Das ist nicht zuletzt mit das Verdienst von dem Motorsport gegenüber aufgeschlossenen verantwortlichen Männern der Industrie, des öffentlichen Lebens und des veranstaltenden Clubs.

Wir sind der Meinung, daß die Solitude dem Publikum gefallen hat, das wird zum Wiederkommen reizen; den Verantwortlichen möge das ein Ansporn sein, gerade auf dem automobilsportlichen Sektor noch bessere Rennen zu organisieren mit dem Endziel einer international repräsentativen Wagenveranstaltung. Und vor allen Dingen nicht aufzuhören in dem Bestreben, die Sicherheit des Zuschauers immer vordringlich zu behandeln. Wir stellen mit Genugtuung fest, daß das Solitude-Rennen ohne einen ernsthaften Unfall ablief. Anerkennung und Dank noch der Polizei, die sich bemühte, ihre schwierige Aufgabe so geschickt wie möglich zu lösen, auch was die Fotografen betrifft, und das glänzend fertigbrachte. Sie stach in ihrer Art höchst angenehm von ihren Kollegen auf verschiedenen anderen deutschen Rennstrecken ab. Wir registrieren das mit Freude, wissen wir doch schon lange, daß es auch so geht.

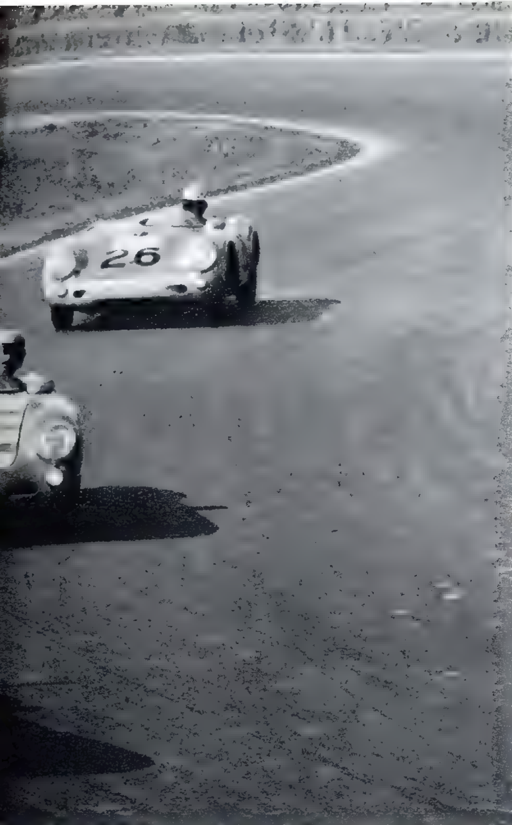
Kurvenstil – jeweils vom selben Standpunkt aus aufgenommen. Oben Herrmann (Sieger), Mitte v. Frankenberg (4.), unten Schulze (6.).



Nathan (Nr. 30) wurde Sieger bei den serienmäßigen

Der Lauf für Renn- und Seriensportwagen war sportlich ein Erfolg und technisch aufschlußreich. Die Strecke ist breit genug, wenn auch das Mahdental durch den steten Wechsel von Rechts- und Linkskurven keinen Überholvorgang erlaubt. Über die Adhäsion des Belages hörte man geteilte Meinungen. Wir sind keine Straßenbauer, glauben jedoch, daß man sich den neuesten Belag des Nürburgringes oder der Rundstrecke von Reims-Gueux zum Vorbild hätte nehmen sollen. Wir haben bereits vor längerer Zeit darauf hingewiesen.

Das Sportwagen-Rennen über 14 Runden gleich 159,83 km war mit den zur Verfügung stehenden Spitzen-Fahrzeugen der deutschen Produktion besetzt. Porsche hatte drei Wagen eingesetzt. Herrmann und Graf Trips starteten mit dem schon mehrfach bewährten neuen 1500 RS, den wir bereits ausführlich beschrieben haben. Von Frankenberg steuerte einen Versuchswagen mit einem um 20 cm, also auf 2 m, verkürzten Randstand. Dieser hatte eine schmalere und stromlinienförmig günstigere Karosserie und eine neue Hinterachse erhalten. Diese Achse war jedoch schon vor der von Ingenieur Hild geschaffenen, in ihrer Einfachheit und technischen Klarheit bestechenden Doppelgelenk-Achse mit tiefgelegtem Drehpunkt, entworfen worden, aber bisher noch nicht zum Einsatz gekommen. Es ist von Frankenberg anzuerkennen, daß er dieses in seiner Fahrcharakteristik gegenüber dem neuen 1500 RS völlig andersgeartete und zum Untersteuern tendierende neue



Sportwagen, der hinter ihm liegende May (Schweiz) Dritter.
Fotos: Weitmann

Fahrzeug übernahm. Die Hinterräder dieses Versuchs-Wagens sind an je zwei asymmetrischen Dreieckslenkern aufgehängt und mittels Drehstäben und Teleskopstoßdämpfern alter Anordnung abgefedert. Der Rahmen ist über der Hinterachse durch eine Kastenrahmen-Traverse verstärkt. Die Antriebswellen treiben die Räder über Doppelgelenke. Nach dem Urteil des Fahrers wirkt sich die Hildsche Hinterachse günstiger aus.

Das Rennkollektiv der Automobil-Werke Eisenach erschien mit fünf der bekannten Sechszylinder-AWE mit drei Weber-Doppelvergasern, die von Barth, Rosenhammer, Thiel, Binner und Seidel gefahren wurden. Borgward debütierte in ihrem 1500er Rennsportwagen mit dem neuen Vierzylinder-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Bosch-Kraftstoff-Einspritzung direkt in die Zylinder. Im Fahrgestell entspricht der Wagen dem des alten Modells, nur die Vorderachse ist neu und stammt im Prinzip von der Isabella.

Borgward, deren Rückkehr zur sportlichen Betätigung allgemein begrüßt wird, hatte den Stuttgarter Erwin Bauer und den jungen Bremer Helmut Schulze eingesetzt, der zum erstenmal mit einem Rennsportwagen an einem Rennen teilnahm. Den Rest des Feldes bildeten einige Porsche-Spyder bzw. auf Porsche-Basis privat gebaute Fahrzeuge. In der Seriensportwagen-Klasse starteten mit einer Ausnahme Porsche-Spyder und diese Ausnahme war ein Speedster, der, mit einem normalen 1500 Super-Motor ausgerüstet, mehr demonstrativ als schnell fuhr.

Befassen wir uns zunächst mit dem Lauf der Rennsportwagen, wenn auch beide Klassen gemeinsam starteten. Zuvor kurz eine Leistungsangabe. Obwohl Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein immer gerne mit den PS geizt und eher zu wenig als zuviel angibt, dürfte der 1500 RS so, wie er auf der Solitude lief, doch seine 135 PS hergegeben haben. Von Frankenbergs Wagen hatte den gleichen Motor wie der 1500 RS, nur mit dem alten Verteiler-Antrieb von den Nockenwellen her.

Borgward gab als Leistung offiziell 130 PS bei 7000 U/min an, wir haben keinen Grund, an dieser Angabe zu zweifeln, die wohl auch durch den Verlauf des Rennens bestätigt wurde. Der Wagen verfügte allerdings über kein Sperrdifferential, das jedoch bald eingebaut werden soll. Die AWE dürften wohl kaum viel weniger als 135 PS leisten, jedoch scheint die Leistung der einzelnen Wagen unterschiedlich zu sein. Barths AWE war naturgemäß der leistungsstärkste.

Hans Herrmann, der als Trainingsschnellster am rechten Flügel neben von Frankenberg und von Trips stand, übernahm vom Start weg die Spitze, gefolgt von v. Frankenberg, der, und das ist bemerkenswert, im zweiten Gang anfahren mußte, da sein erster Gang im Training ausgefallen war und den technischen Gegebenheiten entsprechend nicht mehr repariert werden konnte. Die erste Runde beendete Herrmann klar in Front von von Trips und von Frankenberg, der sich mit Barth herumschlug. Während sich an der Spitze nichts veränderte, schob sich Barth auf den dritten Platz vor und holte systematisch auf, während von Frankenberg ein wenig abfiel, jedoch muß dazu gesagt werden, daß der Schreckenstein, der übrigens diesen Spitznamen heute nur noch als Anhängsel aus längst vergangenen wilden Tagen zu Unrecht trägt, schon vom Ende der ersten Runde an Bremsschwierigkeiten hatte.

Barth rückte von Runde zu Runde näher an Graf Trips, lag dann einige Zeit dicht bei ihm, fiel aber schließlich langsam ab, während sich von Frankenberg mit immer stärker in Erscheinung tretenden Bremsstörungen herumzuärgern hatte. Ein Übel, zu dem noch ein Ansteigen der Öltemperatur und daraus resultierend ein Leistungsabfall kam. Eine neue Karosserie-Form muß eben erst ausprobiert werden und die Strömungsverhältnisse können auch einen schlechteren Abfluß der Motorluft und damit eine Hitzestauung bewirken. Von Frankenberg behauptete jedoch seinen vierten Platz bis ins Ziel, während Barth an Boden verlor und von Trips langsam zu Herrmann aufschloß, dessen Bremsen ebenfalls einige Zeit nicht mehr ganz einwandfrei waren, und zwar wurden die Beläge schmierig. Er drehte jedoch schließlich mit 150,2 km/st die schnellste Runde und brachte wieder etwas mehr Abstand zwischen sich und den schnellen rheinischen Grafen.

Rosenhammer, der nach der ersten Runde die fünfte Position einnahm, stürzte in der 2. Runde bei Kilometer 8 und mußte mit leichten Verletzungen aufgeben. Bauer, der den Anschluß zwischen den Werks-Porsches und dem AWE des gut fahrenden Thiel sowie seinem Markengefährten Schulze herstellte, rutschte an derselben, wahrscheinlich durch Öl verschmierten Stelle heraus, beschädigte dabei den linken hinteren Kotflügel und die Ölleitung vom Tank zum Motor. Nach zweimaligem Boxenaufenthalt schied er dann endgültig aus. Sehr eindrucksvoll war die Fahrt des Neulings Schulze, der in gleichmäßiger und anerkennenswerter Fahrweise seinen Borgward,

Während des strömenden Regens im Freitag-Training: Bauer mit dem Einspritz-Borgward, dahinter der Stromlinien-AWE von Barth.

immer an sechster Stelle liegend, ins Ziel brachte. Man hatte jedoch den Eindruck, daß sein Motor gegen Schluß im oberen Drehzahlbereich nicht mehr ganz einwandfrei lief. Die Verteiler wurden auch Bosch zur Überprüfung gegeben. Die Bremer können mit ihrem ersten Einsatz zufrieden sein. Es handelt sich bei ihrem Wagen immerhin um eine Neukonstruktion, und erst der Renneinsatz schafft die zur Weiterentwicklung notwendigen Erkenntnisse. Der nicht sehr überzeugende Binner wurde Siebter, und Seidel, der erstmals den AWE fuhr, des öfteren an den Boxen hielt und wohl durch den tragischen Tod seines Monteurs seelisch stark belastet war, Achter.

Sehr interessante Kämpfe gab es bei den Seriensportwagen, und zwar zwischen dem Mainzer Weinhändler Nathan, der sich in den letzten Jahren langsam, aber sicher nach vorne gearbeitet hat, dem bei Porsche volontierenden Amerikaner Bill Buff, der nicht, wie verschiedentlich gemeldet, furchtbar reich, sondern eher arm wie eine Kirchenmaus ist, und dem vielseitig begabten Österreicher Vogel, alle auf Porsche Spyder. Nathan siegte in sauberer, ruhiger Fahrweise klar vor „Buffallo Bill". Vogel ließ sich schon im Angesicht des Zieles noch von dem Schweizer May abfangen, der zwischendurch einmal die Fahrbahn verlassen hatte, aber elegant wieder zu ihr zurückfand. Sehr wahrscheinlich hat ihn das „Donnern der Motoren" zu einer neuen Sonate inspiriert, denn so etwas Ähnliches, von ihm komponiert, wird demnächst im Stuttgarter Rundfunk zu hören sein. Da sage mir einer, die Rennfahrer seien keine musischen Menschen.

Herrmann führt nun mit 15,5 Punkten vor Trips mit 14 und von Frankenberg 9,5 in der Deutschen Meisterschaft.

Ingenieur Hild, der Uhlenhaut der Firma Porsche, bekam nichts von der Siegesfeier ab, er mußte sofort seine Koffer packen und mit seinen Männern noch in der Nacht die Fahrt nach Le Mans antreten. *Gümo*

Ergebnisse:

Rennsportwagen bis 1500 ccm: 1. Herrmann, Porsche, 1:04:42,8 = 148,1 km/st; 2. Graf Trips, Porsche, 1:04:47,9 = 148,0 km/st; 3. Barth, AWE, 1:05:27,4 = 146,5 km/st; 4. von Frankenberg, Porsche, 1:06:14,2 = 144,7 km/st; 5. Thiel, AWE, 1:07:35,0 = 142,0 km/st; 6. Schulze, Borgward, 1:08:12,8 = 140,6 km/st; 7. Binner, AWE, 1:09:35,5 = 137,8 km/st; 8. Seidel, Wolfgang, Düsseldorf, AWE, 2 Rd. zurück. – Schnellste Runde: Herrmann, Porsche, in 4:35,5 = 150,2 km/st.

Seriensportwagen bis 1500 ccm: 1. Nathan, Porsche, 1:09:51,2 = 137,3 km/st; 2. Buff, Porsche, 1:10:00,4 = 137,0 km/st; 3. May, Porsche, 1:10:05,4 = 136,9 km/st; 4. Vogel, Porsche, 1:10:07,4 = 136,9 km/st; 5. de Beaufort, Porsche, 1:12:17,4 = 132,6 km/st. – Schnellste Runde: May, Porsche, 4:52,0 = 140,7 km/st.

Runde um Runde

Nach den bisher beim Automobil-Club von Deutschland eingegangenen Nennungen wird der über 7 Runden der Nordschleife des Nürburgringes führende internationale Lauf für Rennsportwagen bis 1500 ccm, der anläßlich des Großen Preises von Deutschland für Rennwagen der Formel 1 stattfindet, eine Besetzung erfahren, die man als erstklassig bezeichnen darf. Porsche hat drei 1500 RS gemeldet, die von Herrmann, Graf Trips und Richard von Frankenberg gefahren werden sollen. Borgward hat ebenfalls drei Wagen genannt, für die als Fahrer bis jetzt nur der Stuttgarter Bauer feststeht, jedoch dürfte kein Zweifel darüber bestehen, daß der Bremer Schulze, der mit dem Borgward auf der Solitude eine ausgezeichnete Vorstellung gab, ebenfalls eingesetzt werden wird. Maserati startet mit Stirling Moss und Jean Behra. Den offiziell von den Maserati-Fratellis genannten Osca fährt Umberto Maglioli, ferner werden Chiron, der Amerikaner Monaco und der Franzose Testus einen Osca steuern. Die ostzonalen Automobil-Werke Eisenach erscheinen mit vier Wagen, die mit Barth, Rosenhammer, Binner und Thiel besetzt werden. Thiel halten wir übrigens für einen besseren Fahrer als Binner, der auf der Solitude nicht sehr eindrucksvoll war. Mit Interesse vermerken wir auch das erstmalige Auftreten des neuen sehr leichten und schnellen Cooper mit Coventry-Climax-Motor in Deutschland, der von Salvadori und Barbham gefahren wird. Und wie man hört, soll auch Colin Chapman mit seinem nicht weniger bemerkenswerten Lotus Mark XI mit von der Partie sein, der bekanntlich ebenfalls einen Coventry-Climax-Motor hat. Ferner ist auch Gordini mit Bayol vertreten. Letzte Nachrichten besagen, daß Ferrari einen Wagen mit Gendebien als Fahrer in der Gran Turismo-Klasse starten lassen will.

Im Weltmeisterschaftslauf für Rennwagen über 22 Rd. gleich 501 km, geht es um die Entscheidung zwischen Fangio und Collins, die mit 21 bzw. 22 Pkt. im Championat führen, doch ist auch für Moss (Maserati), der auf dem Ring schon immer schnell war, noch nicht alles verloren, und der Franzose Jean Behra (Maserati), der mit 18 Pkt. als Dritter in der Wertungsliste rangiert, wird gerade auf dem Ring ein Wort mitzureden haben. Am Start sind also Fangio, Collins, Castellotti, evtl. der wiedergenesene Musso, Gendebien, de Portago oder Frère. Was Graf Trips betrifft, so wird er beim Großen Sportwagenpreis von Schweden einen Rennsportwagen der Ferrari-Werksmannschaft steuern. Von Trips besuchte nach dem Supercortemaggiore-Rennen den Commendatore Ferrari und schnitt dabei auch die Möglichkeit eines Startes beim deutschen Grand Prix auf Ferrari an, doch war der Commendatore durch die Krankheit seines Sohnes nicht in der Lage, diese Frage zu klären. Rennleiter Sculatti hat sich dann in Silverstone dahingehend geäußert, daß durchaus eine Chance für von Trips besteht, auf dem Ring einen Ferrari-Rennwagen anvertraut zu erhalten, jedoch dürfte hier die endgültige Entscheidung allein von den Rundenzeiten abhängen, die der Rheinländer mit dem Formel-Rennwagen erzielt.

Für Maserati starten Moss, Behra und Perdisa. Auch hier hat Herrmann weder eine Nachricht noch eine Zusage erhalten, daß er auf dem Ring einen Maserati-Rennwagen fahren wird. Vanwall hat Schell und Trintignant gemeldet, möglich ist auch der Start von Gonzalez. Gordini setzt Pilette und Bayol ein. Als Privatfahrer konkurrieren: Maglioli, Villoresi, Gould, Salvadori, Halford, Rosier, Volontario und Fales, alle auf Maserati.

*

Bei dem Weltmeisterschaftslauf um den Großen Preis von Deutschland für Motorräder auf der Solitude errangen die BMW-Fahrer Noll/Cron in der Seitenwagenklasse mit 136,8 km/st den einzigen deutschen Sieg. Bei den 125er Maschinen siegte der Italiener Ferri auf Gilera mit 136,78 km/st, die Viertelliter-Konkurrenz gewann Ubbiali (Italien) auf MV-Agusta mit 141,4 km/st, in der 350 ccm-Klasse wurde der Engländer Lomas auf Moto Guzzi mit 146,2 km/st Erster vor dem Deutschen Hobl auf DKW und in der Halbliter-Klasse siegte der Ire Armstrong auf Gilera mit 148,07 km/st, während das englische Fahrtalent Duke, Lomas auf der Achtzylinder-Moto Guzzi und Zeller auf BMW ausfielen. Der Tourist Trophy-Sieger Surtees war schon im 350 ccm-Rennen gestürzt.

*

Roy Salvadori gewann auf einem Cooper das anläßlich des britischen Grand Prix in Silverstone erste zur Durchführung gelangende Formel-2-Rennen. Er erreichte einen Durchschnitt von 153,1 km/st. Zweiter wurde Chapman auf Lotus vor Bueb Liter-Ferrari auf 158,7 km/st ... Der auf Cooper. Fangio, der Gewinner des Grand Prix, kam mit seinem 2,5 Lauf für Rennsportwagen über 2 Liter in Bari sah Moss auf Maserati mit 131,68 km/st in Front vor Behra, Perdisa und Taruffi, alle auf Maserati ... Alfa Romeo soll in Kürze mit einem 1,5 Liter-Wagen erscheinen, der aus der Giulietta Veloce entwickelt wurde, lautet eine bisher nicht bestätigte Nachricht aus Italien ... Für November ist eine 1000 km lange „Tour von Korsika" geplant, für die folgende Klassen ausgeschrieben werden sollen: bis 750, 1000, 1600 und 2600 ccm ... Fangio ließ bei Renndienst-Ingenieur Hans Klenk anfragen, ob sein Ferrari für den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring mit Continental-Rennreifen ausgerüstet werden könne. Ferrari hat bekanntlich mit Englebert einen Vertrag. Mit diesen Reifen wurden sämtliche Ferrari-Rennsiege der bisherigen Saison errungen ... Die bekannte belgische Langstrecken-Fahrt über 5000 km, Lüttich–Rom–Lüttich, wird auch in diesem Jahr wieder stattfinden, und zwar vom 29. 8. bis 2. 9., jedoch nicht nach Rom, sondern von Lüttich nach München, dann weiter durch Österreich nach Italien und von dort nach Zagreb in Jugoslawien, von wo aus die Fahrtroute wieder zurück nach Italien führt. Dort sind verschiedene Pässe abzufahren, darunter wieder der Gavia, Stelvio und Vivione. Über Brescia erreichen die Teilnehmer dann Frankreich, passieren die Seealpen und kehren über Grenoble – Vesoul – Reims nach Lüttich zurück. Insgesamt sollen 150 Serien-Tourenwagen, Gran Turismo und Spezial-Tourenwagen der Klassen 1000, 1300, 2000 und über 2000 ccm zugelassen werden. Ausschreibungen sind von der Royal Motor Union, 38 Boulevard de la Sauveniere, Lüttich/Belgien zu erhalten. Nennungsschluß ist der 12. August ... Der 73jährige Sohn des ehemaligen Bürgermeisters und berühmtesten Rekordfahrers Amerikas, Ab Jenkins, fuhr mit einem 1956er Pontiac auf dem Bonneville Salt-Flats einen neuen amerikanischen Serienwagen-Rekord der Klasse C, in dem er für 24 Stunden einen Gesamtschnitt von 189,3 km/st erzielte ... Mitte August wird MG mit dem MG-Versuchswagen EX 179 Rekordfahrten auf den Bonneville Salt Flats in der 1,5 Liter-Klasse durchführen. Das vollstromlinienförmig verkleidete Fahrzeug wurde aus dem Typ MG A entwikkelt. Der Vierzylinder-1,5-Liter-Motor gibt bei einer Verdichtung von 9,3:1 100 PS ab ... Hawthorn soll sich geäußert haben, daß er nicht beabsichtige, weiterhin für BRM zu fahren. Der Wagen sei zwar sehr schnell, doch seine technische Verfassung nicht zufriedenstellend ... Mit einer Charter-Maschine der KLM wurden am 23. Juli die NSU-Rekord-Maschinen nach Salt Lake City geflogen, von wo aus sie die Reise zu den Bonneville Salt Flats, das etwa 200 km von der Mormonen-Stadt entfernt liegt, per Transportwagen antraten. Während Wilhelm Herz mit dem Schiff nach Amerika abfuhr, nahmen H. P. Müller und Ersatzmann Werner Haas das Flugzeug. Auf den Bonneville Salt Flats, die ja völlig schattenlos sind, herrscht zur Zeit eine Temperatur von 46 Grad Celsius ... Der Amerikaner Tom Clark durchquerte mit einem Renault 4 CV den amerikanischen Kontinent von Los Angeles nach New York in 2 Tagen, 17 Std., 14 Minuten. Er legte dabei 4530 km mit einem Durchschnitt von 69,4 km/st zurück, konnte jedoch den bestehenden Rekord, der 1933 mit einem Chrysler mit 71,5 km/st aufgestellt worden war, nicht unterbieten ... Der erste russische Gas-Turbinen-Wagen, der mit Keroson betrieben wird, wurde soeben in den Molotow-Werken in Gorki fertiggestellt. Er solle eine Spitzengeschwindigkeit von 500 km/st erreichen und habe bei einer Versuchsfahrt bereits 265 km/st erzielt, lautet eine Meldung von Radio Moskau ... Die 2525 km lange Fernfahrt Lüttich – Mailand – Lüttich brachte im Generalklassement einen ex aequo-Sieg von Frey (250 ccm-NSU), Leistner (250 ccm NSU), Haas (250 ccm-NSU) und Krammer (Puch) vor Olerich auf 350 ccm Victoria und Goppert auf 250 ccm Victoria. Bei den Seitenwagen siegten Kritter/Kreuzen auf Zündapp, den Coupe des Constructeurs holte sich NSU und der Club-Preis fiel an die Mannschaft des MV Nürnberg. Gümo

. . . tatsächlich –

ein Kraftstoff mit Temperament

Sie spüren es beim Fahren und brauchen es beim Starten, Überholen – in der Stadt wie auf großer Fahrt.

Shell Kraftstoffen sind alle temperamentvollen Eigenschaften, die die optimale Leistung moderner Motoren sichern, bereits in die Wiege gelegt. Dazu enthalten sie allein den Wirkstoff I. C. A. nach dem Deutschen Bundespatent Nr. 855 480. I. C. A. regelt den Verbrennungsvorgang und macht alle Kräfte frei.

Deshalb haben Shell und Super Shell mit ICA das rechte Temperament für alle Benzinmotoren.



man tankt SHELL



Telefon im Auto

Herr Kronenbitter von der Firma Kronenbitter & Co, Teigwaren und Nährmittelpräparate, fährt in seinem Wagen auf der Autobahn in Richtung Köln. Er denkt über die neuen Steuergesetze nach, über seinen Prokuristen, der nun langsam doch recht alt wird, über den Heuschnupfen seiner Frau, über das Angebot der Hamburger Großmühle.

Ja richtig, das Angebot! Das sollte ja bis heute mittags beantwortet werden! Gut, daß er jetzt daran denkt.

Herr Kronenbitter — er befindet sich im Augenblick in der Gegend von Limburg — nimmt etwas Gas weg, bis der Wagen auf etwa 50 km/st zurückgefallen ist, läßt ihn in diesem Tempo weiterrollen und hebt den Hörer ab. „Fräulein, bitte Münster 27617!" Es dauert eine Weile. Dann: „Hallo? Ja, hier Kronenbitter selbst. Wie? Fräulein Meerwald? Gut. Sagen Sie bitte Herrn Sondermann, er soll sofort den besprochenen Auftrag telegraphisch an die Hamburger Mühle erteilen. Die Firma in Frankfurt liegt preislich ungünstiger, wie ich eben dort festgestellt habe. Wie? Ja, per Eilboten bestätigen. In Ordnung. Bin gegen 17 Uhr da, wenn ich keine Panne habe. Auf Wiedersehen!"

Herr Kronenbitter legt den Hörer auf, geht mit dem Gas wieder auf 90 und kann es sich nicht verkneifen, schmunzelnd den prozentualen Gewinn zwischen dem Hamburger und dem Frankfurter Angebot zu überschlagen. Gut, daß alles noch so geklappt hat.

*

Eine Phantasieerzählung? Eine Utopie, dieses Telefongespräch aus dem fahrenden Wagen?

Gewiß, es war bis in unsere Tage ein Wunschtraum vieler. Heute ist es in gewissen Gebieten bereits jedermann möglich, vom fahrenden oder natürlich auch geparkten Wagen aus jeden beliebigen Fernsprechteilnehmer anzurufen, mag der im Inland oder im Ausland wohnen oder sich gar auf hoher See befinden.

Wie geht das vor sich? Zunächst muß man in seinem Wagen natürlich ein entsprechendes Gerät eingebaut haben. Das ist kein gewöhnlicher Telefonapparat, sondern ein richtiges kleines Funkgerät; denn nur so kann man ja eine drahtlose Verbindung herstellen. Die Anlage besteht aus einem Sender, einem Empfänger, einem Stromwandler und einer biegsamen Stabantenne. Das ganze nimmt so wenig Raum ein, daß es in jedem Personenwagen — auch im Volkswagen — untergebracht werden kann. Sichtbar ist eigentlich nur der normale Telefonhörer auf seiner Gabel und ein kleines Kästchen mit einigen Tasten und Lämpchen; alles andere verschwindet hinter dem Armaturenbrett und im Kofferraum. Da nun aber die Gegensprechstellen — das sind die „stationären" Fernsprechapparate in den Wohnungen und Büros — nicht auf den Empfang und das Aussenden von Funkwellen eingerichtet sind, braucht man Übermittlungsstellen, sogenannte Leitstellen. Sie nehmen die vom Auto her kommenden Funkwellen auf und leiten sie als Fernsprechströme per Draht weiter, und umgekehrt vermitteln sie das Gespräch des stationären Teilnehmers per Funk an das Auto. Die Leitstelle ist der „Knoten" zwischen dem Autofunk und dem Fernsprechdraht. Der Funkverkehr wickelt sich übrigens in dem störungsfreien Ultrakurzwellen-Bereich ab, den wir ja seit einigen Jahren vom Rundfunk her kennen. Man spricht deshalb von UKW-Funksprechverkehr.

Nehmen wir an, wir haben uns das Autotelefon einbauen lassen und wollen jetzt von unterwegs unser Büro anrufen. Wir drücken zunächst auf den Rufknopf. Dadurch geschieht zweierlei: Erstens wird in der Leitstelle ein Wecksignal ausgelöst und zweitens werden alle Autotelefone in einem gewissen Umkreis gesperrt, was an deren Geräten durch Aufleuchten eines Besetzt-Lämpchens kenntlich wird. Niemand kann also unser Gespräch abhören, was ohne solche Sperre ja ohne weiteres möglich wäre, da sich Funkwellen gleichmäßig nach allen Seiten ausbreiten. — Jetzt meldet sich die Beamtin der Leitstelle, und wir sagen beispielsweise: „Hier Autoruf 123! Bitte Düsseldorf 54321!" Dieser Fernsprechteilnehmer wird von der Beamtin auf dem gewöhnlichen Drahtweg angerufen. Sobald er sich gemeldet hat, schaltet sie durch, und das Gespräch wickelt sich nun ab, ohne daß sich durch den Umweg über die Leitstelle irgendeine Störung oder eine Verzögerung bemerkbar macht. Ob dabei der Autofahrer aus dem stehenden oder dem fahrenden Wagen spricht, ist grundsätzlich gleichgültig. Windet sich die Straße zwischen Hügeln und durch Täler, wird es sich empfehlen, während des Gesprächs stehenzubleiben, um klaren Empfang zu behalten. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit wird man das im allgemeinen tun.

Ähnlich spielt sich der Vorgang ab, wenn umgekehrt jemand aus einer stationären Sprechstelle einen unterwegs befindlichen Wagenfahrer sprechen will. Er ruft auf die bekannte Weise mit der Wählscheibe die Leitstelle, deren Nummer im Telefonbuch steht, und die Beamtin fischt sich aus der Vielzahl der Wagen den richtigen heraus, indem sie dessen Rufzeichen abgibt: dies läßt bei ihm die Weckglocke ertönen, bei allen anderen Wagen in dem betreffenden Sprechbezirk löst es das Besetztzeichen aus und sperrt deren Apparate.

In einem bestimmten Umkreis — nämlich im Bereich einer Leitstelle — kann, wie wir sahen, immer nur ein Autotelefon in Tätigkeit sein. Das ist aber durchaus tragbar, weil die Reichweite der Ultrakurzwellen sehr begrenzt ist; man rechnet gewöhnlich mit 50 bis 60 Kilometer. Deshalb sind viele Leitstellen notwendig, die in Abständen von rund 50 Kilometer postiert sein müssen, und zwar möglichst hoch gelegen, weil sie dann einen größeren Aktionsbereich haben.

Der deutsche private Autosprechfunk ist zunächst entlang der Autobahn Karlsruhe—Dortmund eingerichtet worden. An dieser Strecke sind sechs Leitstellen aufgebaut. Damit ist der Funksprechverkehr in einem Streifen von rund 40 Kilometer Breite entlang der ganzen Autobahn möglich. Dieser Bereich wird nach und nach erweitert werden — natürlich unter Bevorzugung der wirtschaftlich wichtigen Straßenverbindungen —, bis sich schließlich durch 50 Leitstellen eine Gesamtstrecke von 2500 Kilometer ergibt. Organisation und Betrieb dieser neuen Art von Nachrichtenverbindung liegen übrigens in der Hand der Bundespost.

Hier eröffnen sich ja nun gerade für den Geschäftsmann großartige Perspektiven. Allerdings ist die Sache nicht ganz billig. Die Kosten für das in den Wagen einzubauende Gerät — Sender, Empfänger, Umformer und Antenne — liegen vorläufig noch bei 4000 bis 5000 DM, die Einbaukosten inbegriffen. Wer einen Standard-Volkswagen fährt, für den wird also die Soße teurer als der Braten. Man hat sich eben zu überlegen, was einem die Soße wert ist — und für manchen Geschäftsmann ist sie ebenso wichtig wie der Braten, weil auch sie für ihn produktiv arbeitet. Man kann sich allerdings auch ein Gerät von der Bundespost mieten; das kostet dann 210 DM im Monat.

Die Betriebskosten eines Autofunkfernsprechers sind erträglich: die Grundgebühr ist mit 60 DM pro Monat festgesetzt worden, die Gebühren für die einzelnen Gespräche sind die gleichen wie die im üblichen Fernsprechverkehr. Stromkosten entstehen nicht, denn als Stromquelle dient die bereits vorhandene Autobatterie, die mit ihren 12 Volt Sender und Empfänger ausreichend versorgt. Auch Unkosten für funktechnische Entstörung der Zündanlage des Wagens braucht man nicht zu befürchten, denn die Ultrakurzwellen sind frequenzmoduliert und deshalb durch die amplitudenmodulierten Zündfunken nicht störbar.

Es ist nicht leicht, alle Möglichkeiten der Nutzanwendung dieses neuen Nachrichtenmittels vorherzusagen. Immerhin: Denken wir an den Landarzt; denken wir an den Großvertreter und den Acquisiteur, die die neuesten Direktiven während der Fahrt zugesprochen bekommen können; denken wir auch an den Journalisten und Reporter, der seine Meldungen sozusagen brühheiß durchgeben kann. Und erweitern wir das Gebiet und denken wir an den Spediteur und Fernlastfahrer, der die letzten Ladeaufträge zugesprochen bekommt und so Zeit und Umwege spart. Polizei, Feuerwehr und die Entstörungstrupps der Gas- und Elektrizitätswerke haben den Nutzen einer ständigen Fernsprechverbindung zwischen Fahrzeug und Feststation schon seit einigen Jahren kennen und schätzen lernen können. Der Telefonhörer im Privatwagen wird jedenfalls bald kein ungewohntes Bild mehr sein.

Dipl.-Ing. G. Weihmann

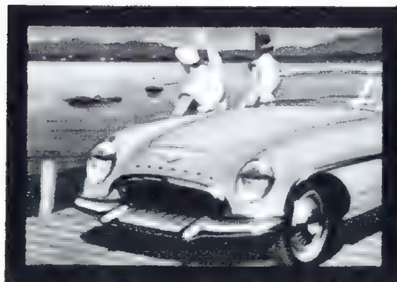
Ist das Ihr Hobby?

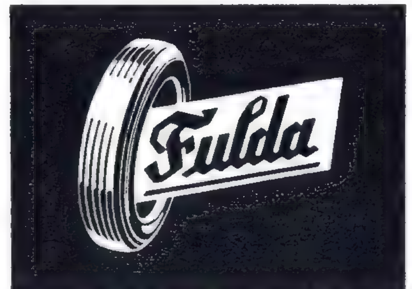
Paddeln, unbeschwertes Dahingleiten auf silbrig schimmerndem Wasser, Freude am Wasserwandern - ein besonders schönes Hobby. Aber auch andere Passionen können viel Freude bereiten.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung. zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.

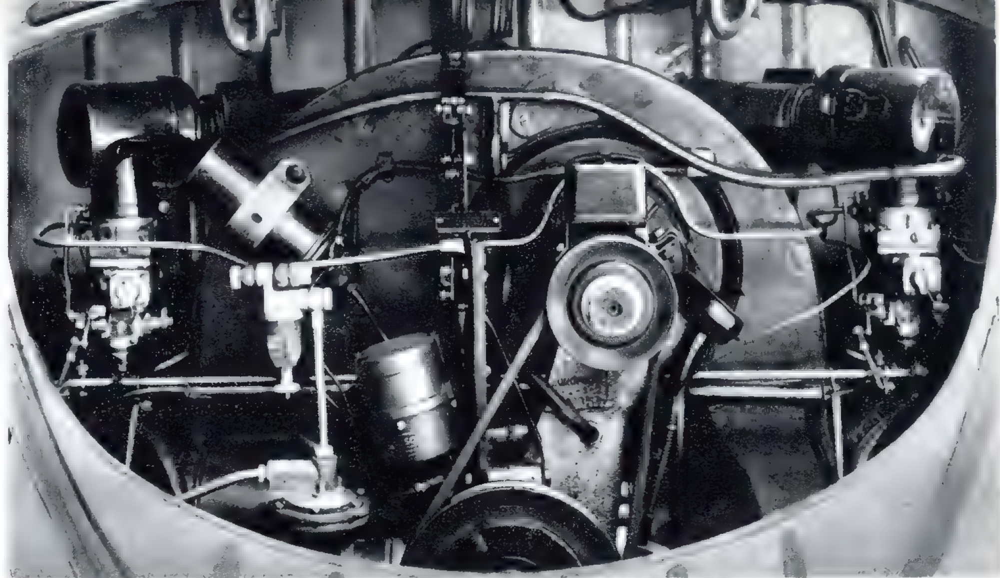




G U M M I W E R K E   F U L D A   K. G. a. A. – F U L D A

Wir fuhren:

25 PS-VW mit 2 Vergaser-Expreß-Anlage



Neben der Okrasa-Zweivergaser-Anlage ist auf dem deutschen Markt noch die Expreß-Zweivergaseranlage der Firma Autotechnik KG in Hannover anzutreffen, die wir jetzt im gleichen Wagen kennenlernten, der seinerzeit mit dem Expreß-Thermo-Rekord-Rohr bestückt war (vgl. 13/56). Als wirksamste Maßnahme zur Leistungserhöhung des VW-Motors ohne Änderung bzw. Austausch der Zylinderköpfe stellt eine solche Maßnahme vielleicht das Optimum zwischen Preis und erzielter Mehrleistung dar. Es bleiben zwar die Drosselstellen der engen Ansaugwege in Original-Zylinderkopf und Ansaugventilen, aber es entfällt das enge Ansaugrohr und damit die kritischste Drosselstelle. Der Hersteller einer solchen Anlage wird darauf zu achten haben, daß der Originalvergaser weiter verwendet werden kann, um die Anschaffungskosten möglichst niedrig zu halten. Es scheint ferner wichtig, dem notwendigen, beide Vergaser verbindenden Gestänge entsprechende Aufmerksamkeit angedeihen zu lassen, da dessen Funktion für die Einregulierung und stete parallele Betätigung der Vergaser wesentlich ist.

Die Expreß-Zweivergaseranlage macht schon rein äußerlich einen sehr reifen Eindruck. Tatsächlich sind schon ca. 2000 Anlagen, davon sehr viele in die Nordländer, geliefert worden. Die vom Fahrersitz kommenden Bowdenzüge von Gaspedal und Starterzug wirken auf einen zentralen Lagerbock, der quasi die Stelle des bisherigen Vergasers einnimmt. Ab hier geht das Gestänge symmetrisch nach außen zu den Vergasern, so daß gleichmäßige Verstellung der Drosselklappen gewährleistet ist. Vielfache Verstellmöglichkeiten und eine ausgeklügelte Hebelanordnung sorgen für saubere Einregulierung bzw. progressive Verstellung der Drosselklappen. Der Originalvergaser wird übernommen. Beide Vergaser des 25 PS-Testwagens waren folgendermaßen bestückt: Hauptdüse 100, Luftkorrekturdüse 210, Leerlaufdüse 50, Leerlaufluftdüse 0,8, Lufttrichter 20 mm. Es kann Vorteile bringen, statt der 100er Hauptdüse eine 97,5er zu verwenden (je nach den örtlichen Bedingungen).

Selbstverständlich haben wir zunächst einmal wieder den Rollprüfstand aufgesucht. Da es sich um denselben Motor und denselben Wagen handelte, der das Expreß-Ansaugrohr hatte, sind die Ergebnisse besonders im Vergleich zur letzteren Anlage exakt und interessant. Parallel zu den seinerzeitigen Versuchen wurden Messungen bei mehreren Geschwindigkeiten durchgeführt; die Ergebnisse (mit Hauptdüse 100) sind in folgender Tabelle zusammengefaßt:

	Meß-geschwindigkeit km/st	Zugkraft an Hinterachse kg	Radleistung PS	Verbrauch ltr/st	spezifischer Verbrauch ccm/PSh
III. Gang	54	99 (91,5)	20,5 (19)	8,44 (8,0)	412 (421)
	67,5	88,5 (80)	23 (20,9)	10,45 (9,46)	452 (454)
IV. Gang	67,5	61 (61)	16,15 (16,15)	6,86 (7,03)	424 (435)
	81	60,5 (56)	19,35 (18)	8,02 (8,30)	415 (444)
	94,5	56 (49)	21,3 (18,9)	9,17 (8,65)	431 (458)

In Klammern sind dabei die Werte für den Testwagen mit dem Expreß-Ansaugrohr genannt (vergl. Heft 13/56); es sind dies also Werte, die deutlich (5—12%) über jenen des normalen 25 PS-Motors liegen. Selbst ihnen gegenüber ist der Leistungszuwachs durch die Zweivergaseranlage bedeutend, nämlich zwischen 7,5 und 12,5%, was sich besonders im oberen Drehzahlbereich bemerkbar macht, schätzungsweise ab 2000 Touren (hier Gleichheit mit der Expreß-Ansaugrohr-Anlage!). Des gerechten Vergleichs wegen ist zu sagen, daß ein guter 25 PS-Motor im dritten Gang bei 54 km/st statt der 99 kg der Zweivergaseranlage und der 91,5 kg der Rekord-Rohr-Anlage nur 87 kg „zieht", so daß die echte Leistungssteigerung gegenüber der Serienausführung runde 14% beträgt, bei 67,5 km/st im dritten Gang (88,5 gegen 71,5 kg) sogar 24% und bei 81 km/st im vierten Gang (60,5 gegen 56 kg) noch 8%. Auch das zeigt, daß sich die Zweivergaser-Anlage vornehmlich im oberen Drehzahlbereich auswirken wird, was ganz logisch ist, denn die „Entdrosselung" kann sich erst hier richtig bemerkbar machen. Beachtlich ist ferner, daß der effektive Verbrauch (l/st) im mittleren Drehzahlbereich (s. Beispiele 67,5 und 81 km/st im vierten Gang) noch niedriger ist als der der zuvor geprüften Anlage — der spezifische Verbrauch (ccm/PSh) liegt grundsätzlich tiefer. Der Interessent für eine Zweivergaseranlage darf hieraus schließen, daß er im Verhältnis zur Mehrleistung sparsamer fährt als bisher (auch bei voller Ausnützung der jetzt gegebenen Fahrleistung); wer diese nur in Bedarfsfällen heranziehen will, die Gänge nicht ausfährt usw., wird sogar mit geringerem Verbrauch als bisher rechnen dürfen — eine Tatsache, die zwar zunächst gar nicht auf der Hand zu liegen scheint, in ähnlich gelagerten Fällen aber effektiv nachgewiesen wurde (z. B. Übergang vom Einfach- zum Doppelfallstromvergaser). Die Versuche, statt der 100er- eine 105er-Hauptdüse zu verwenden, erbrachten keine nennenswerte Leistungserhöhung, wohl aber wesentlich höheren Verbrauch, so daß die angetroffene Vergasereinstellung wohl das Optimum darstellt.

Die echte Leistungserhöhung macht sich selbstverständlich — und das ist ja schließlich der Ausgangspunkt jedes Interesses an solchen Anlagen — in besserer Beschleunigung und Spitze bemerkbar. Die Autotechnik KG nennt als Höchstgeschwindigkeit sowohl für den 25- als auch für den 30-PS-VW 120 km/st, was eine sehr vorsichtige Angabe zumindest beim 30 PS-VW ist. Wir kamen mit dem nichtsynchronisierten 25 PS-Testwagen klar darüber, und gute 25 PS-Maschinen sollten das ebenso. Auf der anderen Seite sollte man sich klar sein, daß die VW-Karosse ab 120 km/st gewaltig PS für die Überwindung des Luftwiderstandes schluckt. Das Karmann-Coupé dürfte deshalb ein besonders interessantes Objekt für eine Zweivergaser-Anlage sein! Ab Stand erreichten wir 60 km/st in 14,5 sec, 80 km/st in 22,5 sec, 100 km/st in 40 sec, wohlbemerkt beim 25 PS-Testwagen. Die Autotechnik KG hat für den 30 PS-VW folgende mittlere Werte festgestellt:

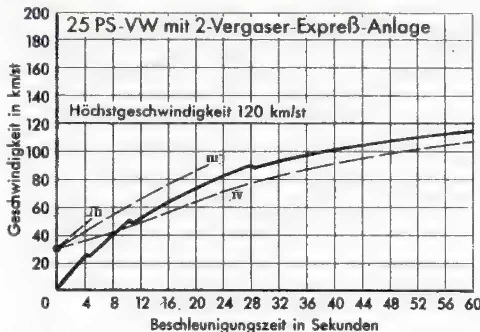
0—50 km/st in 7,5 sec, 0—75 km/st in 14,7 sec, 0—90 km/st in 19,0 sec. Jedenfalls haben wir beobachtet, daß man mit der Zweivergaseranlage im 25 PS-VW dem serienmäßigen 30 PS-VW Paroli bieten kann, was für die meisten Interessenten schon genügen dürfte.

Die Ergebnisse hinsichtlich des Verbrauchs sind nicht minder gut. Der Gesamttestverbrauch betrug 7,75 Liter/100 km und bewegte sich zwischen 5,8 und 9,0 Liter/100 km (letzterer bei Stadtfahrt). Die „kleine" Rennstrecke Stuttgart — Bodensee—Füssen—Augsburg—Stuttgart brachte über 525 km bei 60,4 km/st Gesamtschnitt 37,8 Liter Verbrauch (Normalkraftstoff), also 7,2 Liter/100 km, wobei die Autobahnstrecke Augsburg—Stuttgart mit 76,6 km/st bei 8,9 Liter/100 km bewältigt wurde. Ein genauer 60 km/st-Schnitt von Stuttgart bis Lindau erbrachte 7,0 Liter/100 km Verbrauch, die auf Sparsamkeit gefahrene Queralpenstraßen-Strecke Lindau—Füssen bei 56,9 km/st Schnitt 5,85 Liter/100 km. Diese Zahlen besagen, daß der Gewinn an Mehrleistung gegenüber dem normalen 25 PS-VW durchaus nicht durch gewaltigen Mehrverbrauch bezahlt werden muß, sondern vielmehr, daß eine Zweivergaseranlage dank der besseren Ansaugverhältnisse mindestens genau so sparsam gefahren werden kann wie jener, wenn man fahrleistungsmäßig nicht sehr viel mehr verlangt. Für den Notfall ist man an den Mehr-PS von Herzen froh, ebenso an einem bequem bis 90 km/st reichenden dritten Gang. Man wird von einer Zweivergaseranlage keine gewaltige Elastizität des Motors erwarten können, doch ließ sich die Expreßanlage auch noch unter 30 km/st im vierten Gang fahren. Die Beschleunigung in den unteren Drehzahlen dieses Gangs ist natürlich nicht überwältigend (vgl. Beschleunigungsdiagramm ab 30 km/st); es ist aber doch so, daß man in der Fahrzeugkolonne nicht dauernd die Maschine im 3. Gang touren lassen muß.

Die Tatsache, daß auch der „gemütliche" VW-Fahrer von einer Zweivergaseranlage profitieren kann — die Wirtschaftlichkeit wird ebenso durch den Prüfstandsversuch wie durch die praktisch von uns ermittelten Verbräuche unter Beweis gestellt — ist zunächst nicht so offensichtlich, wie es klar ist, daß der sportlich Eingestellte an einer solchen Anlage immensen Spaß hat. Sie ist aber nicht minder bedeutsam und erschließt einen Kreis von Käufern, der in einer Zweivergaseranlage (oder prinzipiell in jeder Maßnahme zur Leistungserhöhung) seither

lediglich ein „Hobby für Autorennfahrer" zu sehen geneigt war. Mehr PS unter der Haube müssen ja nicht von vornherein zum vollen Ausnützen der Motorleistung verführen (wenn der Reiz auch groß ist); der Verantwortungsbewußte wird sie dort einsetzen, wo dies am sinnvollsten geschieht: beim Überholen und zum zügigen Fahren. Auch das Volkswagenwerk konnte sich dem Trend, den Forderungen des modernen Verkehrs durch höhere Leistungen zu entsprechen, nicht verschließen, als es seinerzeit zum 30 PS-VW überging.

Die Zwei-Vergaser-Expreß-Anlage kostet für den 25- bzw. 30 PS-VW DM 240.— bzw. 250.—, wozu die Montage mit ca. DM 25.— zu addieren ist. Der Einbau selbst nimmt ca.



einen ¾ Tag in Anspruch. Der Originalvergaser wird selbstverständlich verwendet, nur eben mit anderer Einstellung. Die Anlage selbst macht in ihrer Ausführung einen äußerst gediegenen Eindruck, und für das Ergebnis sprechen unsere Meßwerte. Übrigens liefert die Autotechnik KG Zweivergaseranlagen auch noch für den Taunus 12 M und 15 M, für den Mercedes 170 S bzw. 180 und 220a, für den Fiat 1100 und für Opel Rekord und Kapitän, wobei sich die Preise (ohne Montage) zwischen DM 193.25 und 283.90 bewegen. Erfahrungen mit der Zweivergaseranlage in diesen Modellen haben wir allerdings noch nicht. Was die Expreß-Zweivergaseranlage in unserem VW-Testwagen angeht, so hat sie uns überzeugend gut gefallen! *bk*

Ins falsche Licht gerückt

Der Herr Bundesverkehrsminister will bekanntlich die Geschwindigkeitsbeschränkung wieder einführen. Nach § 6 des Straßenverkehrsgesetzes ist dies aber nur im Wege der Gesetzgebung möglich. Die Bundesregierung hat daher dem Bundesrat einen Gesetzentwurf zugeleitet, der es dem Bundesverkehrsminister ermöglichen soll, im Verordnungswege Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuführen. Dieser Gesetzentwurf trägt beim Bundesrat das Aktenzeichen: BR-Drucksache, 245/56.

Diesem Gesetzentwurf ist, wie allgemein üblich, eine Begründung beigefügt. Im wesentlichen stützt sie sich auf die angebliche Zunahme der Verkehrsunfälle nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Wörtlich heißt es auf Seite 3, Absatz II unter 1:

„Nach Aufhebung der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung stieg die Unfallkurve erheblich an."

Auf Seite 4 der genannten Drucksache folgt dann eine Tabelle über Art und Ursache der Unfälle, aus denen der Schluß gezogen wird, „daß die Zahl der durch zu schnelles Fahren verursachten Unfälle sich nicht nur absolut, sondern auch relativ erhöht hat", und weiter, „es kann also festgehalten werden, daß zu schnelles Fahren der Kraftfahrzeuge in den letzten drei Jahren in wachsendem Ausmaß Unfälle aller Art und in besonders hohem Maß schwere Unfälle verursacht hat".

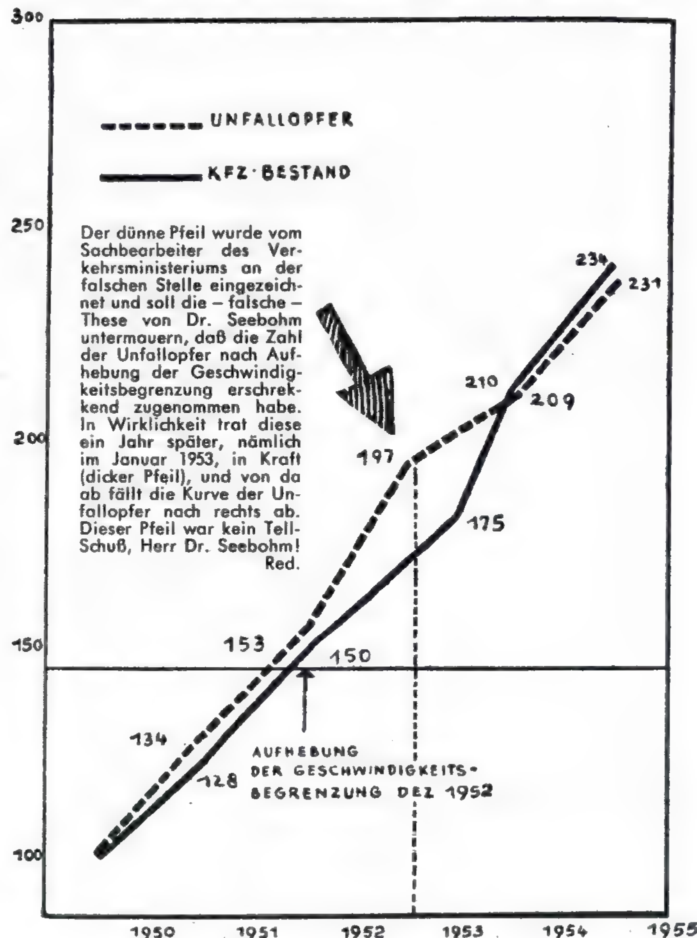
Da sich mit Zahlen ja alles beweisen läßt — besonders, wenn sie in hübschen Kurven dargestellt werden —, enthält diese Drucksache auf Seite 9 noch ein statistisches Diagramm. Es soll beweisen, daß mit dem Augenblick, als die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben wurde, die Zahl der Unfallopfer dem Ansteigen der zugelassenen Kraftfahrzeuge davongelaufen ist und in einem erschreckenden Umfang zugenommen hat. Damit man es auch recht deutlich merkt, wurde das Datum der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Diagramm durch einen Pfeil besonders gekennzeichnet. Aber dabei hat der „Druckfehlerteufel" den Fachleuten in Bonn einen bösen Streich gespielt. Der Pfeil steht nämlich an der falschen Stelle, an der Jahresgrenze 1951/52, während das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs aber erst vom Dezember 1952 datiert und im Januar 1953 in Kraft getreten ist.

Setzt man nun diesen ominösen Pfeil in dem Diagramm an die richtige Stelle (siehe unsere Abbildung), so kommt man zu einem überraschenden Ergebnis: Er weist nämlich genau dort hin, wo die bis dahin fast senkrecht ansteigende Kurve der Unfallopfer plötzlich scharf nach rechts abknickt, ganz flach wird und schließlich sogar unter die Kurve der zugelassenen Fahrzeuge — wenn auch nur zunächst um 1%, dann um 3% — heruntergeht.

Das Diagramm beweist also genau das Gegenteil dessen, was es beweisen sollte: — es beweist nämlich, daß mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung die Zahl der Unfallopfer im Verhältnis zur Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge ganz beträchtlich zurückgegangen ist.

Nehmen wir zugunsten des Herrn Bundesverkehrsministers an, daß der Zeichenstift seines Statistikers bei der Anfertigung des Diagramms ausgerutscht ist. Hoffen wir aber, daß die Mitglieder der entscheidenden Gremien sich nicht durch eine „verrutschte" Linie in ihrem Urteil beeinflussen lassen.

(Mit freundlicher Genehmigung der „Kölnischen Rundschau")



Steuer, Recht, Versicherung

Falsches Überholen an Straßenbahnhaltestellen

Unzulässiges Überholen liegt nach einem Urteil des Oberlandesgerichts Hamm auch dann vor, wenn ein Kraftfahrer an einer vor einer Straßenbahnhaltestelle wartenden Fahrzeugkolonne links vorbeifährt und sich unmittelbar hinter den haltenden Straßenbahnzug setzt. Begründung: Zum Überholen gehöre zwar in der Regel, daß sich der Überholte selbst fortbewege. Als in Bewegung befindlich gelte aber auch ein Fahrzeug, das nur kurz abgestoppt habe, ohne seine Position auf der Fahrbahn aufzugeben. Wörtlich heißt es in dem beachtenswerten Urteil (2 Ss 680/55): „Eine Überholbewegung muß im Interesse des fließenden Verkehrs grundsätzlich schneller ausgeführt werden, erfordert also eine Erhöhung der eigenen Geschwindigkeit. Eine zu geringe Geschwindigkeit, erst recht ein Anhalten, verlängert die Dauer der Überholung und beansprucht unerwünscht lange den Fahrbahnraum neben dem überholten Fahrzeug." Wenn der Kraftfahrer bereits vor dem Überholen erkennen müsse, daß er an den zu überholenden Fahrzeugen wegen eines Hindernisses nicht zügig vorbeifahren könne, so dürfe er mit dem Überholen gar nicht erst beginnen. Dieses Verbot verletze aber ein Kraftfahrer, der an einer Fahrzeugkolonne vorbeifahre und sich unmittelbar hinter einen haltenden Straßenbahnzug setze. *Dr. G.*

Die manchmal etwas merkwürdigen Verkehrsurteile des OLG Hamm fielen uns in letzter Zeit schon öfter auf. Redaktion

Am Stoppschild

Eine alte Streitfrage hat nun zu einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm geführt. Wo muß der Kraftfahrer bei einem Stoppschild anhalten? Der zweite Strafsenat des Oberlandesgerichts Hamm hat dazu festgestellt: „Das Stoppschild verlangt Anhalten an der Stelle mit der besten Übersicht, also regelmäßig in unmittelbarer Nähe der Fluchtlinie."

Ein Kraftfahrer hatte hinter einem LKW, etwa 7 Meter vor der Fluchtlinie der Kreuzung, gehalten. Als der LKW in die Kreuzung einfuhr, war ihm der PKW-Fahrer gefolgt, ohne noch einmal stehenzubleiben. Das Oberlandesgericht Hamm bestätigte in der Revision die Verurteilung des Kraftfahrers. Es genüge nicht, daß der Kraftfahrer auch 7 Meter vor der Fluchtlinie schon eine „gute Übersicht" über die Vorfahrtsstraße habe. Nur das Halten an der Stelle der „besten Übersicht", das heißt also in der Nähe der Fluchtlinie der Vorfahrtsstraße, entspreche dem Gebot des Stoppschildes.

„Es genügt nicht etwa, daß bei der Annäherung mehrerer hintereinander fahrender Fahrzeuge das vorderste vor einem Stoppschild an der maßgebenden Stelle hält. Vielmehr muß auch jeder nachfolgende Fahrer daselbst anhalten, um sich die Gewißheit zu verschaffen, ob seine Weiterfahrt ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Vorfahrtsstraße möglich ist", heißt es wörtlich in der Urteilsbegründung (2 Ss 1059/55). *Dr. G.*

Anhänger darf nicht auf der Straße stehen

Daß es strafbar sein kann, ein Fahrzeug auf der Straße stehen zu lassen, auch wenn dadurch kein Park- oder Halteverbot verletzt wird, hat das Bayerische Oberste Landesgericht entschieden. Ein Kraftfahrzeughändler hatte einen Lkw-Anhänger mehrere Tage lang auf der Straße stehen gelassen, weil sein Lagerplatz zu klein war und ein Kunde den Anhänger nicht termingemäß abgeholt hatte. Die Polizei hatte ihn wiederholt aufgefordert, den Anhänger zu entfernen.

Das Bayerische Oberste Landesgericht entschied, daß hier ein Verstoß gegen das Verbot der Straßenverkehrsordnung vorliege, „Gegenstände" auf Straßen zu bringen oder liegen zu lassen, die den Verkehr gefährden oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen. Als „Gegenstand" im Sinne dieser Vorschrift sei im vorliegenden Fall auch der Anhänger des Lkws anzusehen. „Diese Voraussetzung — Benutzung der Straße zu Verkehrszwecken — fehlt, wenn ein völlig aus dem Verkehr gezogenes Fahrzeug auf der Fahrbahn abgestellt, die Straße also unter Mißachtung des Gemeingebrauches zu einem außerhalb ihrer eigentlichen Bestimmungen liegenden Zweck benutzt wird. In diesem Falle ist das Fahrzeug — trotz seiner Eigenschaft als Verkehrsmittel im allgemeinen — als totes Verkehrshindernis anzusehen, vor dem der Verkehr, gemäß § 41 Straßenverkehrsordnung, geschützt werden muß", heißt es wörtlich im Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts (2 St 967/54). *Dr. G.*

Meistens genügt die Hupe

Für das Verhalten eines Kraftfahrers, der vor sich auf der Fahrbahn Fußgänger sieht, ist ein Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofes (4 StR 484/55) von Bedeutung. Die Bundesrichter stellen in diesem Urteil fest, daß der Kraftfahrer, wenn er aus genügender Entfernung durch Hupzeichen Fußgänger auf sein Herannahen aufmerksam gemacht habe, nicht sofort zu bremsen oder einen niedrigeren Gang zu schalten brauche. „Der Kraftfahrer darf zunächst darauf vertrauen, daß die anderen Verkehrsteilnehmer seine Warnung beachten werden und die Gefahr unvorsichtigen Verhaltens gegenüber seinem unbemerkt herankommenden Fahrzeug abgewendet ist." Der Kraftfahrer brauche nicht grundsätzlich mit einem kopflosen Verhalten der Fußgänger zu rechnen, wenn er das Warnzeichen aus genügender Entfernung abgebe.

Dagegen sei er verpflichtet, sofort Maßnahmen zu treffen, wenn er auf das Hupzeichen hin eine Unschlüssigkeit der Fußgänger bemerke. Dann könne ihm nämlich für seine Reaktion keine Schrecksekunde mehr zugebilligt werden. Er müsse seine Geschwindigkeit so herabsetzen, daß er notfalls sein Fahrzeug vor den Fußgängern zum Halten bringen könne. Wenn der Kraftfahrer statt dessen versuche, vor einer Klärung der Verkehrslage ohne genügendes Abbremsen weiterzufahren, so handle er „fahrlässig". *Dr. G.*

Fahrtenbuch

Das Oberverwaltungsgericht Münster stellte in einer Grundsatzentscheidung fest, wenn der Fahrer eines Personenkraftwagens behördlich bzw. gerichtlich verpflichtet werde, ein Fahrtenbuch zu führen, so sei die Schwere der Tat, die zu dieser Auflage geführt hat, unerheblich. Das Verfahren war ursprünglich dadurch entstanden, daß der Kläger, ein Essener, seinen Wagen verbotswidrig geparkt hatte. Ein Polizeibeamter erstattete Strafanzeige gegen den unbekannten Fahrer des Wagens. Da nun der Wagen nicht nur von dem Eigentümer, sondern gelegentlich auch von dessen Sohn und Angestellten benutzt wurde, verlief die polizeiliche Untersuchung, wer den Wagen an dem bewußten Tage gefahren habe, ergebnislos.

Der Staatsanwalt stellte das Verfahren ein, weil der Kraftwagen von mehreren Personen gefahren werde und sich nicht feststellen lasse, wer von ihnen die Verkehrsübertretung begangen habe.

Daraufhin erließ das zuständige Straßenverkehrsamt gegen den Besitzer des Kraftwagens die Anordnung, daß er für seinen Wagen nunmehr ein Fahrtenbuch führen müsse, um bei weiteren Verkehrsübertretungen den Fahrer sofort ermitteln zu können. Gegen diese behördliche Anordnung wandte sich der Besitzer und erklärte, daß der § 7 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung, der die Führung eines Fahrtenbuches anordnet, gegen Artikel 19 des Grundgesetzes verstoße, weil das Grundrecht der persönlichen Freiheit verletzt werde. Darüber hinaus sei die Anordnung der Behörde ein Ermessensmißbrauch, da sie auf Grund eines einmaligen Vorfalles die Führung eines Fahrtenbuches anordnete, eine Verwarnung mit der Androhung der Verpflichtung, im Wiederholungsfalle die Führung des Fahrtenbuches anzuordnen, hätte auch genügt. In der Anwendung des schärfsten Mittels liege der Ermessensfehler der Straßenverkehrsbehörde.

Im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens begehrte daher der Kläger die Aufhebung der behördlichen Maßnahme. Der Rechtsstreit ging bis zum Oberverwaltungsgericht. Dieses gab der behördlichen Maßnahme recht. In der Entscheidung wurde verneint, daß verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Gültigkeit des § 7 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung bestehen, auf den die Entscheidung gestützt war. Im übrigen wurde betont, daß die Voraussetzungen für die Anwendung der gesetzlichen Bestimmung gegeben seien. Es sei kein Ermessensfehler, wenn ein Straßenverkehrsamt die Führung eines Fahrtenbuches anordne; dieses diene der Ordnung im Verkehr und wolle künftigen Schwierigkeiten bei der Feststellung des verantwortlichen Fahrers begegnen. Unerheblich sei für solche Anordnungen die Schwere der Tat und die Schuld des Täters, die Veranlassung zu der Maßnahme gegeben habe.

Entscheidend für die Ermessensbeurteilung sei die Frage, ob die Aufklärung zukünftiger Verkehrsdelikte durch eine solche Anordnung gefördert werde. Wegen der großen Bedeutung, die eine zuverlässige Aufklärung von Verkehrsdelikten für die Sicherheit im Straßenverkehr habe, sei die Anordnung, ein Fahrtenbuch zu führen, „kein übermäßiges Mittel".

Aus: Westdeutsche Allgemeine, Essen

Werkstatt muß Abholberechtigung prüfen

Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten haben bestimmte Sorgfaltspflichten zu beachten, bevor sie ein repariertes Fahrzeug an einen Abholer aushändigen. Eine Hamburger Werkstatt mußte dies zu ihrem Nachteil in einem Schadenersatzprozeß feststellen. Sie hatte einen Lastzug in Reparatur genommen. Bei den Verhandlungen waren nicht nur der Eigentümer des Lastzuges und sein Sohn, sondern zeitweise auch ein 23jähriger junger Bursche zugegen, der als „Anhalter" auf der Fahrt mitgenommen worden war. Es wurde besprochen, daß der Lastzug über das Wochenende in der Werkstatt stehen bleiben und die Reparatur am nächsten Montag so zeitig vorgenommen werden sollte, daß der Lastzug um 9 Uhr wieder abgeholt werden könnte. Daraufhin erhielt der Werkmeister die Fahrzeugschlüssel.

Eineinhalb Stunden später erschien der „Anhalter" bei dem Meister und bat diesen um die Fahrzeugschlüssel. Der Werkmeister gab ihm die Schlüssel und der „Anhalter" fuhr mit dem Lastzug davon. Das Fahrzeug wurde später ausgeschlachtet aufgefunden.

Der Eigentümer des Lastzuges klagte nun gegen die Reparaturwerkstatt auf 23 000 DM Schadenersatz und außerdem auf Verdienstausfall in Höhe von 34 000 DM.

Während das Landgericht die Klage abgewiesen hatte, erklärte das Oberlandesgericht den Klageanspruch als „dem Grunde nach berechtigt". Diese Entscheidung wurde jetzt vom Bundesgerichtshof (VI ZR 75/55) bestätigt. Begründung: Aus dem Werkvertrag über die Reparatur des Lastzuges selbst sei der Reparaturwerkstatt die „Pflicht zur verkehrsüblichen Verwahrung des Lastzuges" bis zur Rückgabe als „Nebenverpflichtung" entstanden. Diese Pflicht habe die Reparaturwerkstatt bzw. ihr Werkmeister als „Erfüllungsgehilfe" fahrlässig verletzt.

Der Werkmeister habe fahrlässig gehandelt, als er den wertvollen Lastzug vor „Ausführung der Reparatur" an einen unbekannten jungen Mann herausgegeben habe, da ausdrücklich vereinbart worden sei, daß der Lkw erst am Montag nach beendeter Reparatur abgeholt werden sollte. Er hätte zumindest die Berechtigung des Abholers prüfen müssen. Daß der junge Mann während eines Teiles der Verhandlung über die Reparatur zugegen gewesen sei, habe den Werkmeister nicht berechtigt, den Lastzug an diesen zu übergeben. „Das Verhalten des Werkmeisters hat nicht den Anforderungen entsprochen, die an die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu stellen sind", heißt es im Urteil des Bundesgerichtshofes. Daran ändere sich auch nichts dadurch, daß der Werkmeister selbst von dem Abholer getäuscht worden sei. Sein Verschulden liege darin, daß er sich so leicht habe täuschen lassen. „Eine Haftung des Getäuschten kann insbesondere dann begründet sein, wenn es auf die Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt zurückzuführen ist, daß die Täuschung zum Erfolg geführt hat."

Der Bundesgerichtshof stellt weiter ausdrücklich fest, daß das (anderslautende) Gutachten des Landesinnungsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks das Gericht nicht binden könne. Eine solche Auskunft könne nur den Regelfall betreffen; im Einzelfalle sei es dem Gericht überlassen, von der Auskunft des Landesinnungsverbandes aus bestimmten Gründen abzuweichen.

Dr. G.

Alkohol-Urteile

„Rauschtat" erfordert 3 Promille

Nach unserem Strafrecht wird nicht bestraft, wer „bei Begehung einer Straftat nicht zurechnungsfähig" war; hat sich aber der Täter (vorsätzlich oder fahrlässig) selbst in einen die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand versetzt, so wird er — meistens etwas milder — wegen „Volltrunkenheit" bestraft, wenn er in diesem Zustand eine Straftat begeht. Ungeklärt war bisher lediglich die Frage, bei welchem Blutalkoholgehalt die Unzurechnungsfähigkeit beginnt.

Das Oberlandesgericht Hamm hat nun kürzlich entschieden (2 Ss 1290/55), daß nach den neuesten medizinischen Erkenntnissen Unzurechnungsfähigkeit wegen Trunkenheit erst bei einem Blutalkoholgehalt von drei Promille gegeben sei. Nur in den Fällen besonderer Alkoholempfindlichkeit („Intoleranz"), die etwa bei Psychopathen angeboren oder durch längeren Alkoholmißbrauch, auch durch Schädelverletzungen, erworben sein kann, besteht nach dieser Entscheidung die Möglichkeit, daß jemand schon bei einem geringeren Blutalkoholgehalt unzurechnungsfähig wird.

Auf Grund dieser Entscheidung ist zu erwarten, daß auch die anderen Gerichte in Zukunft einheitlich bei einem Blutalkoholgehalt von weniger als drei Promille die schwereren Strafen wegen Verkehrsgefährdung und nicht die wegen Volltrunkenheit aussprechen.

Allerdings wird es dem angetrunkenen Kraftfahrer in der Regel nichts nützen, vor dem Unfall für einen höheren Blutalkoholgehalt gesorgt zu haben. Das Oberlandesgericht Hamm führt nämlich in der gleichen und kurz zuvor auch schon in einer anderen Entscheidung (3 Ss 980/55) aus, daß der Verkehrssünder ohne Rücksicht auf seine verminderte oder gar ausgeschlossene Zurechnungsfähigkeit wegen Straßenverkehrsgefährdung und nicht wegen Volltrunkenheit bestraft werden muß, wenn er den Alkohol zu sich genommen hat, obwohl er wußte, daß er noch eine Fahrt vor sich hatte. Die fahrlässige Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sei in solchen Fällen schon mit dem Genuß alkoholischer Getränke herbeigeführt, weil der Kraftfahrer zu diesem Zeitpunkt noch voll zurechnungsfähig gewesen sei und noch habe erkennen können und müssen, daß der zunehmende Blutalkoholgehalt ihn für die anschließende Fahrt fahruntüchtig machen und auch seine Fähigkeit herabsetzen werde, das Unerlaubte seines späteren Handelns einzusehen und nach dieser Einsicht zu handeln. Bereits das Sich-Betrinken sei die strafbare Verkehrsgefährdung, nicht erst der anschließende Unfall. *Dr. G.*

Trunkenheit eines Fußgängers erstmals vor dem Bundesgerichtshof

Das höchste deutsche Gericht in Karlsruhe hatte sich jetzt erstmals mit der Frage der „Verkehrsuntüchtigkeit eines Fußgängers" zu befassen. In einem Zivilprozeß entschied der Bundesgerichtshof, daß ein Fußgänger bei einem Blutalkoholgehalt von 2,32 Promille „nach den Erkenntnissen der Wissenschaft und der neueren Rechtsprechung" unzweifelhaft in seiner Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit so erheblich beeinträchtigt sei, daß er sich nicht mehr sicher im Verkehr bewegen könne. In der Begründung dieser bedeutsamen Entscheidung (VI ZR 123/55) heißt es wörtlich: „Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs hat sich zwar bisher nur mit der Frage befaßt, inwieweit der Genuß von Alkohol die Fahrtüchtigkeit des Kraftfahrers beeinträchtigt. Die dort gewonnenen Erkenntnisse gelten aber entsprechend auch für einen Fußgänger, der nach reichlichem Genuß von Alkohol die Straße begeht und sein Fahrrad neben sich führt. Auch bei ihm wirken sich die Ausfallerscheinungen, die sich in einem Rauschzustand bemerkbar machen, nachteilig aus. Insbesondere der Wegfall normaler Hemmungen, die Störung der Tiefenwahrnehmung und des Gleichgewichtssinnes, die Verlängerung der Reaktionszeit und die Herabsetzung des Koordinationsvermögens betreffen Fähigkeiten, die auch der Fußgänger, besonders wenn er ein Fahrrad mitführt, benötigt, um sich sicher im Verkehr zu bewegen und Gefahren begegnen zu können, die im Straßenverkehr plötzlich auftauchen. Begibt sich ein Fußgänger in diesem Zustand in den Verkehr, so läßt er die Sorgfalt außer acht, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt."

Mit dieser Begründung erklärte der Bundesgerichtshof einen Fußgänger, der nachts auf einer Landstraße von einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug angefahren worden war, als er am rechten Straßenrand sein Fahrrad schob, für mitschuldig an dem Unfall.

Die Bundesrichter gingen sogar noch weiter und stellten fest, daß nach den „Erfahrungen des Lebens" bei einem derartigen Grad der Trunkenheit der erste Anschein in starkem Maße für ein Mitverschulden des betrunkenen Fußgängers spreche. Das bedeutet, daß der Fußgänger die Verpflichtung habe, diesen ersten Anscheinsbeweis im Prozeß zu entkräften. „Stößt einem Kraftfahrer, bei dem ein Blutalkoholgehalt von 1,5 Promille oder mehr festgestellt worden ist, ein Verkehrsunfall bei einer Verkehrslage und unter Umständen zu, die ein nüchterner Kraftfahrer hätte meistern können, so ist nach den Regeln des Anscheinsbeweises anzunehmen, daß der Unfall auf der Bewußtseinsstörung des Kraftfahrers beruht. Ähnliches muß für einen Fußgänger gelten, der sich in einem Rauschzustand im Verkehr bewegt. Der Fußgänger ist in diesem Zustand auf einer freien Straße, die weithin zu übersehen ist und nur geringen Verkehr hatte, von einem beleuchteten Kraftwagen angefahren worden, der ihm entgegenkam. Bei dieser Sachlage spricht nach der Erfahrung des Lebens der erste Anschein dafür, daß die Trunkenheit des Fußgängers für seinen Unfall mitursächlich war, denn es liegt nahe, daß ein nüchterner Fußgänger diese Verkehrslage hätte meistern können." *Dr. G*

Tips für Ferienfahrten



BEVOR Sie Ihre Autoreisen und Ferienfahrten antreten, lesen Sie bitte erst, was es bei Fahrten in Ihnen noch unbekannte Länder zu beachten gibt, wo Sie die schönsten Plätzchen finden und wie Sie im Land am besten unter- und mit Ihrem Gelde gut auskommen.
Über die nachstehenden Länder und Landschaften brachte 

lesenswerte Reiseaufsätze:

	Heft
Isol Eolie – Äolische Inseln	9/53
Rom	13/53
Reise nach Montenegro	15/53
Gastronomisches Rom	15/53
Kleine Tips für große Spanienfahrt	18/53
Unbekanntes Oberbayern	19/53
Italienisches Mittelalter	25/53
Jugoslawischer Inselspaziergang	1/54
Von Schnee, Lawinen und Gletschern	3/54
Über die Jurapässe zum Genfer See	5/54
Unsere süddeutschen Seen	9/54
Gran Canaria und Teneriffe	11/54
Auf nach Fehmarn	14/54
Mallorca – Ferieninsel zwischen Tag und Traum	15/54
Atlantikküste zwischen der Loire und dem Baskenlande	19/54
Sonnentage in der Pfalz	21/54
Wenn es im Harz am schönsten ist	23/54
Ins Land der Rif-Kabylen	25/54
Die schönsten Ecken Europas	26/54
Südöstliche Reiseskizzen	1/55
Das Tal von Aosta	4/55
Burgenfahrt nach Österreich	5/55
Die italienischen Inseln	13/55
Einsames Wallis	18/55
Den Inn entlang	23/55
Die Schlösser an der Loire	24/55
Das Kleinwalsertal	25/55

	Heft
Zum Wintersport in die Rhön	26/55
Die großen Skiberge am Arlberg	1/56
Streifzug nach Sardinien	2/56
Athos - die Republik der Mönche	4/56
Warum nicht mal nach Korsika	5/56
Trip nach Belgien	6/56
Wildes Camping im Hochgebirge	7/56
Die einsamen Täler im Tessin	9/56
Durch das Taubertal zur Baumblüte	10/56
Billige Spanienfahrt	11/56
Reise-Eindrücke aus der Camargue	13/56
Auch Anfänger können über die Alpen fahren	14/56
30 Schlösser an Rhein und Mosel	15/56
Sie wollen nach:	
Italien?	7/55
Frankreich?	8/55
Jugoslawien?	9/55
Schweden?	10/55
Spanien?	12/55
England?	13/55
Dänemark?	14/55
Holland?	15/55
Luxemburg?	19/55
Belgien?	22/55
Norwegen?	24/55
Finnland?	25/55
Griechenland?	2/56

Diese Hefte können wir reisefreudigen Autofahrern nachliefern. Die Ausgaben bis 30. 6. 1955 kosten nur 0,60 DM + 10 Pf. Porto pro Stück; neuere Hefte DM 1,20 + Porto

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
STUTTGART, Postfach 1042

Liefern Sie die oben angekreuzten Hefte zu den genannten Preisen.

Der Betrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto 161 37 überwiesen —

Lieferung hat durch Nachnahme zu erfolgen.

Vor- und Zuname ....

Ort ....

Straße .... Nr. ....

Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift schreiben.

Neue Bücher

Un des vingt au départ

von Paul Frère. Editions Jaric, 34, rue de la Tulipe, Bruxelles. 168 Seiten mit vielen ganzseitigen Fotos. Broschiert ca. DM 5.—.

Einer von den 20 am Start der Grand Prix-Rennen: das ist der belgische Journalist Paul Frère, 39, Vater von 2 Kindern, still, gelassen, immer im Hintergrund. Im Nebenberuf, einem persönlichen Hobby nachgebend, fährt er Autorennen, ein kleiner Journalist unter den berühmten Assen des Volants, deren Namen in aller Munde sind. Und davon erzählt er in seinem eben erschienenen Buch. Das ist bescheiden und unprätentiös wie er selbst und darum ebenso sympathisch. Wie gut erinnern wir uns noch des ersten Starts der neuen Mercedes-Benz-Rennwagen in Reims, als Frère, von Fangio und Kling überrundet, sich mit seinem kleinen blauen Gordini rundenlang hinter die beiden silbernen Wagen hängte und einfach nicht abzuschütteln war! Und wie er mit ebendiesem schwächlichen Renner auf dem Nürburgring die sagenhafte Zeit von 10:05 Minuten fuhr, wie er dann in Le Mans mit Collins zusammen auf dem 2. Platz endete, nicht zu zählen seine vielen Siege bei den 24 Stundenrennen in Spa-Francorchamps, auf die er abonniert zu sein scheint und wo er beim diesjährigen Grand Prix auf Ferrari den 2. Platz belegte. Unser Mitarbeiter und Freund Paul hat in den verschiedensten Cockpits Rennen bestritten: mit MG und HWM, Aston Martin und Ferrari, Porsche und Chrysler, Gordini und Jaguar. So ist er bestens berufen, aus den verschiedensten Rennställen inside-stories zu erzählen, die für jeden interessant sind, der dem faszinierenden Milieu der großen Rennen verhaftet ist. Leider liegt eine deutsche Übersetzung seines Buches bislang nicht vor. *H. U. W.*



„Was mir besonders an dem Wagen gefällt, ist die Rundumverglasung!"
Zeichnung: Leihberg

Die Automobilindustrie, Entwicklungstendenzen und Aussichten

Heft 23 der Schriftenreihe der Industrie-Gewerkschaft Metall für die Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt a. M., 61 Seiten.

Auf den ersten Blick sieht diese Broschüre wie eine gewissenhafte Fleißarbeit aus, in der aus einigen großen Wirtschaftszeitungen zusammengetragen wurde, was dort in letzter Zeit über die Entwicklung der internationalen Automobilindustrie veröffentlicht war. Bei näherem Studium freilich stellt sich rasch heraus, daß die vielen in den Text eingebauten Zitate nur den Zweck haben, aufzuzeigen, wie sich die Gewerkschaft die Entwicklung der Automobilindustrie in der Bundesrepublik vorstellt und wie sie die Situation des Automobilbaus in der Welt beurteilt. Es muß einen mit Genugtuung erfüllen, hier festzustellen, in welch erfreulich positiver Weise die Gewerkschaft zu den Problemen und Möglichkeiten der Motorisierung Stellung nimmt. Ganz klar wird davon ausgegangen, daß der Besitz eines eigenen Wagens heute zur Voraussetzung für einen angemessenen Lebensstil geworden ist. Mit sehr vernünftigen Überlegungen wird erklärt, wieso die Motorisierung in Amerika so weit fortgeschritten und warum sie in Europa viel zu weit zurückgeblieben ist. Interessant sind jedoch vor allem die Schlußfolgerungen, die gerade ihrer Herkunft wegen teilweise überraschen dürften. Die Gewerkschaft macht sich die ausdrückliche Forderung zu eigen, daß die Automobilindustrie und insbesondere das Volkswagenwerk noch viel mehr als bisher investieren sollten. Jede Konstruktion und Produktion eines kleineren Wagenmodells als des VW sei in der gegenwärtigen Situation als Fehlinvestition zu werten, so hoch auch momentan die Gewinne wegen der hohen Preise sein mögen. Aber nicht nur die Rollermobile finden vor den Augen der Gewerkschaft wenig Gnade, sondern sogar auch die Motorräder und Roller, zumal deren Besitz die Familie am Wochenende auseinander führe, während das Auto ein einigendes Band werde. Weiter verlangt die I. G. Metall, die Bundesregierung solle die Ölkonzerne unter Druck setzen, daß diese ihre exorbitant hohen Gewinne auf ein vernünftiges Maß reduzieren. Abgelehnt wird die Kraftfahrzeugbesteuerung nach dem Hubraum, sie sollte unbedingt auf eine Kraftstoffsteuer umgestellt werden, wobei der Kraftverkehr nur soweit belastet werden soll, wie Mittel für den Straßenbau usw. benötigt werden. Es ist gut, daß diese und andere Gedanken derart nachdrücklich nun auch von seiten der Gewerkschaften vertreten werden. *O.*

Die goldenen Bücher

Hallwag-Fotobände „Italien", „Frankreich", „Schweiz". Im Kleinformat 10,7 × 12 cm mit jeweils 138 Fotos. Hallwag-Verlag, Bern und Stuttgart. Preis je Band DM 4.80.

Den unzähligen Autotouristen, die Jahr für Jahr ins europäische Ausland fahren, sind diese glänzend ausgestatteten Erinnerungsbüchlein zugedacht. In jedem der Bände findet man das für das jeweilige Land Typische in fast durchweg hervorragenden und mit viel Einfühlungsvermögen ausgesuchten Fotos, und jedes der Bändchen ist so nett und liebenswürdig gemacht, daß es eigentlich viel klüger ist, sich nach der Auslandsreise so ein kleines Fotobuch zur Erinnerung zu kaufen, als sich mit den meist mageren Ergebnissen auf den eigenen Rollfilmen zu begnügen. Wozu noch kommt, daß so ein Band viel billiger ist als der Filmverbrauch auf einer Reise. Die Reihe der „Goldenen Bücher" wird fortgesetzt.

Der Große Continental-Atlas

2. Auflage, Neuausgabe Mai 1956. Herausgegeben vom Kartographischen Verlag der Continental-Gummi-Werke AG., Hannover. Preis in Ganzleinen DM 14.80.

In hervorragend übersichtlicher Gestaltung und Kartographie, auf 86 Blättern Deutschland und die angrenzenden Gebiete und weiteren 46 Blättern das europäische Ausland umfassend, ist jetzt die 26. Auflage des berühmten Conti-Atlas herausgekommen. Von den ersten 25 Auflagen wurden in 50 Jahren nicht weniger als 900 000 Exemplare verkauft — ein wohl einmaliger Erfolg für ein friedliches Kartenwerk. Während die Deutschland-Blätter weiterhin im Maßstab 1 : 500 000 gehalten sind, wurde jener der Blätter des europäischen Auslandes auf 1 : 2 000 000 (bisher 1 : 5 000 000) vergrößert — eine vernünftige Reverenz vor dem Auslandsreisedrang des deutschen Autotourismus. Eine Reihe von Sonderteilen ergänzt diesen Atlas aufs glücklichste: Karten der großen europäischen Städte, Sonderkarten der deutschen Autobahnen, der deutschen Rennstrecken, eine umfassende Beschreibung der europäischen Reiseländer, und neben vielem andern ein Ortsverzeichnis, das — engbedruckt — allein 118 Seiten umfaßt. Weitere 128 Seiten geschickt angeordneter und alphabetisch nach Städten gegliederter Hotelanzeiger machen den Conti-Atlas für den Reisenden noch wertvoller und gestatteten vor allem den für die Qualität und Vielfalt des Gebotenen außerordentlich niedrigen Preis.

H. U. W.

Gewußt wo

Erste Pannen-Hilfe für VW-Fahrer, von Klaus Peter Heim, Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld, Mauerstraße 8, 2. Auflage, 64 Seiten DIN A 6, broschiert DM 2.40, Lederband DM 4.80.

Nicht zu Unrecht meint der Verlag, daß insbesondere diejenigen VW-Fahrer, die in diesen Monaten nach alter germanischer Sitte gegen Süden ziehen, gut daran tun, sich dieses Büchlein in den Handschuhkasten zu legen. Die Gespräche mit italienischen oder gar mit spanischen Werkstattleuten würden sich nämlich erfahrungsgemäß meist auf „no capisco" auf der einen und „nix verstenn" auf der anderen Seite beschränken. Gewiß aber braucht man mit dem VW nicht unbedingt über die Alpen zu fahren, um von diesem Pannenhelfer Nutzen zu haben.

O.

Was bezahlt man für Benzin in anderen Ländern?

Zur Reisezeit geben wir folgende kurze Übersicht

(ohne Gewähr)

	Fremdenwährung	=	DM	Benzin	Diesel	Öl
				(in DM je Liter)		
Belgien:	100 bfrs	=	8,40	0,52	0,19	3,02
Dänemark:	100 dän. Kronen	=	60,50	0,54	0,18	1,72
Frankreich:	100 ffrs	=	1,20	0,77	0,56	2,83
Griechenland:	100 Drachmen	=	14,—	0,58	0,25	2,10
England:	1 £ = 20 Sh	=	11,76	0,57	0,60	2,15
Holland:	100 holl. Gulden	=	111,—	0,44	0,16	1,98
Italien:	100 Lire	=	0,67	0,95	0,60	3,80
	Benzin a. Touristen-Bons			0,66		
Jugoslawien:	100 Dinar	=	1,40	0,89	0,84	5,50
	Benzin a. Touristen-Bons			0,53		
Luxemburg:	100 lfrs	=	8,40	0,53	0,21	3,02
Österreich:	100 Schilling	=	16,40	0,59	0,41	2,30
Portugal:	100 Escudos	=	14,61	0,68	0,20	2,19
Schweden:	100 schw. Kronen	=	81,—	0,51	0,22	1,45
Schweiz:	100 sfrs	=	96,—	0,57	0,45	3,16
Spanien:	100 Pesetas	=	10,—	0,55	0,14	0,68

Hinweis: In Jugoslawien liegt der Devisenkurs für Touristen 33⅓% günstiger als der normale Kurs. — Die Treibstoffpreise schwanken nach Zonen und Qualität. Hier handelt es sich um Durchschnitts- und (durch Umrechnung bedingte) oa=Werte. (PuW)

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interresse nicht vergessen werden!

AUSTIN-HEALEY

Nur für Kenner! **Austin Healey**, 100 PS, rot, bestens erhalten, 50 000 km gelaufen, verzollt, versteuert, versichert, Preis DM 7500.—, zu verk. Schmitt, Frankfurt a. M., Stuttgarter Str. 29, Tel. 3 38 89. 3642/1329

BMW

BMW-Limousine, 4-tür., 72 PS, beige, Bjhr. 55, Tachost. 38 000. Radio m. 2 Lautspr., Schonbez., etc., in bester äußerl. und masch. Verf., unfallfr., preisw. abzugeben. Angebote unter 5282 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3647/1330

BMW-Dixi-Sport, rot lackiert, neu bereift, Notverdeck, zugel. u. versteuert, fahrbereit, billig, für DM 600.— zu verk. Walter Geyer, Mühlstetten b. Nbg. 3643/1329

BMW 501, 8-Zyl., dunkelblau, fabrikneu, günstig zu verk., evtl. wird gebr. Fahrzeug in Zahlung genommen. Otto Becker jr., Würm bei Pforzheim, Telefon Pforzheim 33 57. 3658/1331

BMW-Dixi, Bauj. 1929, viersitz. Cabriolet, fahrbereit, Liebhaberstück, DM 650.—, zu verk. Rainer Göpfert, Coburg, Steingasse 8. 3659/1331

Suche f. 3/15 BMW: Getriebe, Nabenabzieher, Betriebsanleitg. D. Schmotz, Schwabach, Ludwigstr. 12. 3667/1331

BMW-Rennsportwagen, 2 Ltr., 80 PS, 3 Vergaser, obenlieg. Nockenwellen, neuer Motor, erst 1000 km gelaufen, 5fach neu bereift, 2 Ersatzfelgen, schwarze Lederpolsterung, zu verk. Angeb. unter 5260 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3596/1326

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3640/1329

DKW

DKW F 8 Sportcabriolet, Ganzstahl-Karosserie, Viersitzer, Ia Zustand, Liegesitze, Liebhaberwagen, zu verkaufen. Angebote unter 5263 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3601/1326

FIAT

Fabrikneuer **Fiat 1100 Spyder** günstig unter Neupreis abzugeben. Anfr. unter 5288 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3660/1331

Fiat 1400 Limousine, sandgrau, Bj. 1951, 75 000 km, gut erhalten, umständehalber für DM 2800.— zu verkaufen. Anfragen unter 5294 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart. Postfach 1042. 3671/1332

Kraftfahrer sind hilfsbereit

Die Kraftfahrer sind bessere Menschen und hilfsbereiter, als der vor einiger Zeit vielbesprochene „Würzburger Versuch“ glauben ließ. Ein Test des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) im Beisein der Polizei auf zwei verschiedenen Landstraßen zeigte, daß 90% aller Kraftfahrer hilfsbereit waren und nicht etwa nur 25% wie angeblich bei Würzburg.

In dem einen Fall baute ein Rollerfahrer auf der Landstraße I. Ordnung von Grünwald nach Bad Tölz einen sogenannten „Türken“, indem er neben seinen Motorroller Reserverad und Werkzeug legte und selbst einen hilflosen Laien vortäuschte. Das erfreuliche Ergebnis: 51 von 55 Personenwagen hielten an, von 19 Lastkraftwagen 15 und von 12 Motorradfahrern alle, um ihre Hilfe anzubieten.

Auf der Straße von St. Heinrich nach Starnberg spielte ein — zugegeben attraktives Mädchen — die gleiche Rolle. Hier stoppten 51 von 59 Personenwagen die Fahrt, alle zur „Pannenstelle“ kommenden elf Lastkraftwagen hielten und von 16 Motorradfahrern hatte es nur einer eilig. Daneben erkundigten sich bei beiden auch fast alle Radfahrer nach dem Grund der Panne.

Insgesamt fielen also nur 10% als Helfer aus, jedoch aus unbekannten Gründen, von denen gewiß einige triftig waren. Warum allerdings alle autofahrenden Damen dem jungen Mann helfen wollten, dagegen von den acht bei der jungen Dame vorbeifahrenden Personenwagen fünf von Geschlechtsgenossinnen gesteuert wurden, ist nicht zu beantworten.

Ganz abgesehen davon, daß nicht einer der hilfsbereit Anhaltenden unwillig wurde, als er feststellte, nur einem Test gedient zu haben, äußerten sich alle positiv. Auch ein englischer Motorradfahrer nannte den Versuch eine gute Idee und wünschte eine englische Übersetzung des Informationsschreibens, das jeder Hilfsbereite erhielt. Ein Doppel-Beinamputierter hielt zwar nicht an, holte aber einen Mechaniker zur Hilfe. Ein VW-Kombi-Fahrer, der anscheinend gerade ein Pannenfahrzeug abtransportiert hatte, kam zurück, um auch den Rollerfahrer und sein Fahrzeug abzuholen. Ein Milchfahrer ließ sich sogar durch einen Tankwart entschuldigen, es sei ihm leider nicht möglich gewesen, anzuhalten.

Der VW in USA

Die kleinen VWs, „Wie-Dabbeljuh“, wie man sie hier nennt, wenn man nicht den etwas weniger respektvollen Namen „Bug“ oder Käfer verwendet, sind zweifellos in USA, um hier zu bleiben. Mehr und mehr kann man die typische Wolfsburger Karosserie und auch einige Kabrios und sogar Ghia-Coupés in den Straßen jeder amerikanischen Großstadt sehen. Seriöse Menschen, die nie auch nur einen Blick auf etwas kleineres als einen Chevrolet geworfen hätten, begannen erst schüchtern, dann begeistert vom Ankauf eines VWs zu sprechen und schließlich ihrem Händler den Auftrag zu geben. Dabei bleibt es vorläufig. Denn es braucht noch immer 3 Monate bis zur Auslieferung 60 000 ausländische Wagen wurden 1955 nach den USA importiert, VW brachte davon 35 000 herein. Dieses Jahr ist die 1955er Ziffer bereits überstiegen und man rechnet mit 60 000 VWs für 1956. Jack L. Pry Ltd., ein großer Händler aus Washington, D. C., bestellt monatlich 800 Wagen und erhält etwa 300—400. Manche Händler haben es zeitweise aufgegeben, überhaupt Aufträge anzunehmen. Obwohl der VW auch hier nicht viel Service beansprucht, sind die Werkstätten auf Wochen hinaus gebucht, nur um Ölwechsel und Abschmieren vorzunehmen. Mehr als die Hälfte aller hiesigen Käufer kaufen den VW als zweiten Wagen. Viele haben jedoch so viel Freude an dem kleinen Wagen, daß sie ihn mehr fahren als die große Familien-Kutsche. Der Wiederverkaufswert auf dem Altwagenmarkt übertrifft prozentual den aller anderen Marken. FOB New York kostet der VW rund 1500 Dollar, gebrauchte Wagen sind nicht unter 1200 Dollar zu finden, und dabei handelt es sich um 2—3 Jahre alte Modelle. Dadurch, daß die Form des VWs sich nicht jedes Jahr radikal ändert, ist auch damit zu rechnen, daß diese Marktlage längere Zeit anhalten wird. *H. G. S.*



Aero-Luftsitz

Aero-Luftsitz nennt sich ein kombiniertes Sitz- und Rückenkissen, das jetzt von der Fa. Hch. Eckel, München, auf den deutschen Markt gebracht wird.
Das Kissen besteht in seinem Kern aus einer Lage von elastischen, horizontal angeordneten Federspiralen. Es ist mit einem strapazierfähigen und gleichzeitig rutschsicheren Papiergarngewebe in den Farben Schwarz, Rot Blau und Grün bespannt.
Der Aero-Luftsitz ermöglicht eine konstante Luftzirkulation zwischen Körper und Autopolster. Er schafft selbst bei hochsommerlichen Temperaturen angenehme, zugfreie Kühlung und beugt der am Rücken und Sitz häufig auftretenden Transpiration wirksam vor

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in 

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An — Bestellzettel

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... ×
gemäß obenstehendem Angebot auf:

....

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. ....

FIAT

Fiat, „Neuer 1100", Baujahr 1954, sehr gepflegtes Fahrzeug, Farbe dunkelgrün, mit TV Kühlergrill (Nebellampe), Radio, 6fache Bereifung, Fanfare und vielen Extras, in erstkl. Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5258 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3594/1326

FORD

Sport-Cabriolet Ford M 12, 2-Sitzer, schwarz, 2 Vergaser, Radio, Liegesitze und viel Zubehör, 40 000 km, Neuwert DM 10 000.—, Baujahr 1954, für DM 5300.— zu verkaufen. Angebote unter 5274 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3622/1328

Ford-Fairlane Crown Victoria-Modell 1956 — Skyliner (vordere Dachhälfte Plexiglas), automatisches Getriebe, elektr. Fensterheber, elektr. Sitzverstellung, Radio, Klimaanlage u. alle Extras, Lackierg. weiß mit pastellgrün, zugelassen 10. März 1956, erst 4500 km gelaufen, umständehalber aus erster Hand 15% unter Neupreis zu verkaufen. Ang. u. 5265 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3604/1326

HOREX

Liebhabermaschine Horex, Austauschmotor, Sturzbügel usw., Bestzustand, vers. u. verst., preisgünstigst verkauft Endres, München, Glockenbach 5. 3657/1330

KARMANN-GHIA

Kaufe Ghia-Karmann-Coupé. Suche bis März-April 1957 guterh. gebr. VW-Ghia aus erster Hand, Baujahr 1956. Angebote sofort unter 5275 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3623/1328

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3639/1329

OLDSMOBILE

Zu verkaufen Oldsmobil 1956, Modell Super 88, viertürig, mit autom. Gangschaltung, Servo-Bremsen und Lenkung, Radio, Heizung, DM 12 000.—. Einfuhrzoll muß vom Käufer bezahlt werden. E. T. Gragg, Mannheim O 7, 1. 3629/1328

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

PORSCHE-Coupé 1,5, Bjhr. Ende 53, rot met. Effekt, Radio, Chrombl., Weißwandr. etc., 38 100 km gel., Karosserie u. Triebw. in hervorragendem Zust., unfallfr., preisg. zu verkaufen.
Autohaus Hans Kahrmann, Fulda. 3648/1330

Porsche-Coupé Carrera 1500 GS, 16 000 km, werksbetreut, in erstkl. Verfassung, Lederpolster u. Sportzubehör, aquamarinblau, 25% unter Neupreis zu verk. Anfragen unter 5287 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3656/1330

Suche Porsche, reparaturbedürft. oder unfallbeschädigt. Auch Karosserie allein. Ang. unt. 5289 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3661/1331

Porsche-Motor 1,3 Ltr., 1,5 Ltr., evtl. Motor und Getriebe aus Unfallwagen gesucht. Angeb. mit Beschreibung, Zust. u. Zubeh. unter JTA 5280 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3644/1329

Porsche 1,3 Ltr., Baujahr 1951/52, in bestem Zustand, 75 000 km, bei 70 000 km Maschine überholt. Preis DM 4500.—. Paul Kolfhaus, Halle i. Westf., Mönchstr. 19. 3641/1329

Porsche 1500 od. 1600 Coupé, in nur bestem Zustand, von Privat zu kaufen gesucht. Ein Opel-Rekord 55 in Ia Zustand kann in Zahlung gegeben werden. Zuschrift. erbeten an Postf. 79 Mindelheim (Allgäu). 3645/1330

PORSCHE
evtl. beschädigt, sofort zu kaufen gesucht. Angebote unter 5286 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3655/1330

Porsche 1,3 Ltr. Coupé abzugeben. Anderer Wagen bis 1,5 Ltr. kann in Zahlung gegeben werden. Angebote unter 5281 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3646/1330

Porsche Spyder 550/1955, wenig gebraucht, in Fabrik im März überholt (Rechnung sichtbar), interessante Gelegenheit, günstiger Preis. Anfragen unter 5283 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3650/1330

Porsche-Cabrio 1500 S, wenig gefahren, aus 1. Hand, umständehalber preisgünstig abzugeben. Anfragen unt. 5284 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3652/1330

PORSCHE-Coupé 1,5, Bjhr. 53 in gutem Zustand, DM 6900.—. Wir haben laufend Gelegenheitskäufe, auch in anderen Fabrikaten u. erbitten Anfrage. **Autohaus H. Kahrmann GmbH., Fulda**, Tel. 3737-39. 3649/1330

Porsche 1600 Cabrio 1956, 1800 km, alle erdenklichen Extras, azurblau, wegen Familienultimatum leider zu verkaufen. Evtl. Zahlungserleichterung. Neupreis DM 15 200.—. Anfragen unter 5285 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3653/1330

Porsche-Coupé, Typ 1300 S, inkarot, Motor im Dez. 1955 überholt, seitdem erst 30 000 km gelaufen, mit Radio, gut bereift, z. Pr. v. DM 4500.— verkauft Opel-Schilling GmbH., Mülheim-Ruhr, Delle 25—27. 3668/1331

RENAULT

Renault Super-Sport - Spezial-Coupé, Modell 1956, mit Radio, Schlafsitze und allem Komfort. VW wird in Zahlung genommen. Angeb. unter 5291 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3663/1331

STOCK

Stock 200, generalüberholt, DM 75.—, zu verkaufen. Schlautkötter, München, Schongauer Str. 3. 3665/1331

VW

Schweizer Firma kauft sofort gegen Kassa

Karmann-Ghia

VW-Coupé

Ab Modell 1956. Angebote unter 5293 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3670/1331

VW Sportzweisitzer mit Verdeck, erstkl. Zustand, mit Sonderkaross., sehr schnell, verkauft preisw. Angeb. unter 5290 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3662/1331

Heizungskessel 15—30 qm geboten, **VW gesucht.** Angebote an Postf. 182, Villingen (Schwarzw.) 3664/1331

WOHNWAGEN

Wohnanhänger, groß, schön, komf. einger., Bauj. 55, zu verk. Anfragen unter 5271 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3619/1328

Suche Wohnwagen-Anhänger für Ende Juli und August für mindestens drei erwachsene Personen zu mieten. Standplatz Stuttgart. Nachrichten erbeten unter 5264 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042, oder Telefon 4 37 39. 3602/1326

Wohnwagen „Tourist", 1500 km, drei Tage alt, Bauj. 1956, mit Kinderbett und Zubehör, weil leichter Unfallschaden am Bug (Reparatur DM 300.— bis DM 500.—) gegen Gebot zu verkaufen. Neupreis DM 5400.—. Angeb. unter 5256 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3588/1325

* STELLENANGEBOTE *

Buchhalter(in) für mittleren Kfz.-Betrieb im Rheinland gesucht. Angebote unter 5276 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3631/1328

* STELLENGESUCHE *

Autonarr: Suche Anstellung als Monteur oder Testfahrer. Fachkenntnisse und Fahrpraxis sind vorhanden. Angebote unter 5295 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3672/1332

VERSCHIEDENES

X Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3638/1329

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Hubschrauber für jedermann! Billig und einfach für den Selbstbau. Gewicht 90 kg, 100 kg Tragfähigkeit und eine Geschwindigkeit bis zu 70 km in der Stunde. Bauanleitung liefert per Nachnahme, DM 8.50. Bode, Warendorf (Westf.), Postfach 133. 3651/1330

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Zweisitzer-Cabrio, nicht unter Bauj. 1953, gegen bar zu kaufen gesucht. Walter Springer, Neuß a. Rhein, Sternstraße 98. 3669/1331

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Gebr. PKW-Anhänger, gut erhalten, mit Bordwänden und großer Tragkraft, Eigengewicht nicht über 250 kg, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5270 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3618/1327

Daunenschlafsäcke, fabrikneu, amerik. oliv, Reißverschl. m. Kapuzent. 74.-. Wohlenberg-Vertrieb München 12

Gelegenheit! Verk. 2-Sitzer Spezial-Coupé mit Radio u. allem Komfort, Modell 1956. Ist zu schnell. VW wird in Zahlung genommen. Anfragen unter 5272 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3620/1328

Welcher Jugendfreund stiftet ein Schrott-Auto für den Spielplatz eines Jugendheims? Angebote unter 5278 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3633/1329

Bauplatz ca. 1500 qm, in einer Stadt mit 4000 Einwohnern, auf der Strecke Regensburg—München gelegen, geeignet zur Errichtung einer Reparaturwerkstätte mit Tankstelle (oder Großtankstelle) preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5262 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3598/1326

Ist irgendwo ein junger Automobilkaufmann allein und wünscht sich eine nette, hübsche Frau (26 J.) m. Fachkenntnissen? Schreiben Sie unter Chiffre Nr. 5273 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3621/1328

Anleitg. f. 2-Takt-Klein-Rennmotor z. Basteln DM 2.—. Plog, Hamburg 20, Edgar-Ros-Str. 6 III. 3616/1327

— **2 Gutbrod-Heck 504** — (auch als Einzelteile) billig abzugeben. Anfr. unter 5269 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3615/1327

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/423. Griechenland. Artikel aller Art für die Automobilbranche, auch für die Herstellung von Automobilen, Autozubehör, Neuheiten in dieser Branche. Korrespondenz französisch und englisch.

A/424. Portugal. Kompressoren für Garagen. Korrespondenz englisch, französisch und spanisch.

A/425. Indochina. Zündkerzen für Autos. Korrespondenz französisch.

A/426. Tanganyika. Auto-Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/427. USA. Elastische Kupplungen. Korrespondenz englisch.

A/428. Gibraltar. Auto-Radios. Korrespond. englisch.

A/429. Iran. Autoschlüsselringe, Auto-Waschschwämme. Korrespondenz englisch.

A/430. Jordanien. Reifen, Schläuche, Autobatterien, Federn für alle Arten von Fahrzeugen. Korrespondenz englisch.

A/431. Nigeria. Autozubehör und Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/432. Portugal. Schwingungsmesser, Tachometer, Kurbelwellen-Prüfgeräte. Korrespondenz englisch.

A/433. Türkei. Autoersatzteile. Korrespondenz englisch und französisch.

A/434. Chile. Motorisierte Fahrzeuge. Korrespondenz spanisch.

A/435. Griechenland. Dieselmotoren für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/436. Griechenland. Kraftwagenersatzteile, hydraulische Bremsen, Motorenöle. Korrespondenz französisch und englisch.

A/437. Irak. Autobatterien. Korrespondenz englisch.

A/438. Mexiko. Kraftwagenersatzteile. Korrespondenz spanisch.

A/439. Neuseeland. Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

A/440. Portugal. Autoersatzteile. Korrespondenz französisch und portugiesisch.

A/441. Schweden. Kleinarmaturen für Kraftfahrzeuge, wie Aschenbecher, Scheibenwischer und Neuheiten auf diesem Gebiet. Korrespondenz deutsch.

A/442. Britisch-Westindien. Autolacke. Korrespondenz englisch.

A/443. Syrien. Autozubehör. Korrespondenz englisch.

A/444. Griechenland. Auto-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/445. USA. Automatische Geräte für Tankstellen und Garagen, automatische Hebezeuge für Autos, chem. Reinigungsmittel für Tankstellen und Garagen. Korrespondenz deutsch.

Die letzte Seite

Automobilausstellung 1957

Eine Prognose

Das Messegelände als Tummelplatz des Neuesten, Schönsten und Besten. Tausende und Abertausende von begeisterten Besuchern. Begeistert nicht zuletzt, weil die Frankfurter Polizei in wahrhaft großzügiger Weise es verstanden hat, der Parkraumnot Herr zu werden. Für die Frankfurter Messebesucher wurden in Wiesbaden, Heidelberg und Bad Nauheim zusätzliche Parkgelegenheiten geschaffen, und erholsame Spaziergänge, vom Taunus-Wanderbund trefflich gekennzeichnet, führen die Automobilenthusiasten zu den Riesenhallen an der Wiesbadener Autostrada.

Was gibt es da alles zu sehen!

Als größte Überraschung: das neue Gesicht des Volkswagens. Entgegen allen Gerüchten, daß alles beim alten bliebe, hat Prof. Nordhoff sich doch entschlossen, auch dieses Jahr umwälzende Neuerungen für diesen beliebten Beinahe-Viersitzer einzuführen. Persönlich konnten wir uns davon überzeugen, daß die Zahl der Rippen an der Querstange des Lenkrades von 36 auf 38 erhöht wurde, was nicht unwesentlich zur Fahrsicherheit beiträgt, liegt doch das Lenkrad mit 38, statt 36 Rippchen ungleich griffiger in der führenden Hand. Darüber hinaus wurde die Sitzbank im Fond um 2 mm zurückversetzt, so daß der VW jetzt tatsächlich auch für lange Strecken als vollwertiger Viersitzer angesprochen werden kann. Wie wir hören, sind Volkswagenreich und Bundesrepublik G.m.b.H. übereingekommen, ein Gesetz vorzubereiten, das Volkswagen mit nachträglich eingebauter Lenkradschaltung das Tragen dieses Namens verbieten soll. Ein Gesetz, dem wir unsere volle Anerkennung zollen würden.

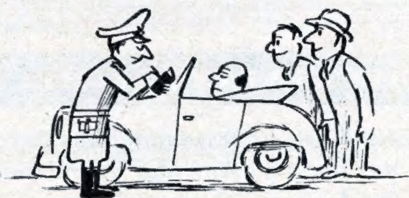
Zum Punkt „innere Sicherheit" ist noch zu sagen: mit Freude konnten wir feststellen, daß zahlreiche namhafte Automobilfabriken des In- und Auslandes dazu übergegangen sind, serienmäßig ein Schildchen „Nicht mit dem Wagenführer sprechen" einzubauen. Wir begrüßen diesen Fortschritt.

Mercedes blieb im großen ganzen bei der konservativen Form, erweiterte jedoch das Produktionsprogramm um zwei neue Typen: den $219^{3}/_{16}$ und den $220^{25}/_{86}$. Preislich liegen die Wagen zwischen den schon bewährten 219 und 220. Eine auf dem deutschen Automobilmarkt weit klaffende Lücke wurde damit endgültig geschlossen.

Von gut unterrichteter Seite hörten wir, daß zusätzlich zur euklidischen Geometrie und sphärischen Trigonometrie auf den deutschen Universitäten ab Sommersemester 1958 die sogenannte Untertürkheimer Mathematik gelehrt werden soll — eine Mathematik, derzufolge beispielsweise $\frac{180 \times 220}{300} = 219$ ist. Gespannt warten wir auf nähere Details.

In konsequenter Fortführung des Programms, das mit dem LP 250 begonnen wurde, soll nunmehr ein Kleinstwagen zum Preise von unter 2000 DM herauskommen. Räder und Motor können je nach Bedarf einzeln oder zusammen nachgekauft werden. Die vordere Sitzbank wurde durch einen zusammenklappbaren Jagdstuhl ersetzt. Der Wagen trägt die Typenbezeichnung Lloyd-Hubertus.

DKW beginnt sich den amerikanischen Markt zu erobern. Da die Amerikaner sich aber unter 3=6 nichts vorstellen können, wird der Wagen unter der Typenbezeichnung dry=sex angeboten. Den Vertrieb übernimmt Marylin Monroe unter dem Motto: Der Tod des Handlungsreisenden, nach dem Titel eines Stückes ihres augenblicklichen Gatten Miller.







Bei den Bayerischen Motorenwerken keine Veränderungen. Lediglich ein Anreiz: Käufer des BMW 503 mit Eichenlaub und Schwertern (V 8, 3,2 Liter) bekommen bei Übereignung des Wagens als Zugabe einen Ehrenbürgerbrief der Stadt München. Die Isetta erhielt ein Schwesterchen: die BMW-Isettinellina. Ein offener Einsitzer, bei dem man sich zum Zwecke des Einsteigens vom ersten Stock seiner Wohnung auf den Sitz fallen läßt.

Bei Porsche wurden die Fahrzeuge noch schneller und die Namen noch romantischer. Nicht mehr Spyder, Speedster und Carrera, sondern Tarantula, Superspeed und Agua Caliente sind die neuen Namen. Die Amerikaner dagegen, die mit „Windsor" und „Corvette" England und Frankreich abgegrast haben, beschreiten den umgekehrten Weg. Der große Cadillac heißt jetzt „V=8 Rothenburg de luxe" und der Chrysler „Rüdesheim Special".

Übrigens wurde uns von Studebaker versichert, daß man den Vertrag mit Raymond Loewy endgültig gelöst habe. Die Karosserien werden jetzt ausschließlich von Sarotti entworfen. Bei General Motors zeichnet Rosenthal verantwortlich.

Bei den Italienern konnten wir die eintausendste unverkäufliche Spezialkarosserie auf Fiat 600 Chassis bewundern. Die Spezialisten mit Renault Dauphine Chassis waren erst bei 683 gelandet. Nardi zeigte seinen „Super-safe" Achtzylinder 2,2 Liter, bei dem der Fahrer aus Sicherheitsgründen mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzt. Der Motor wird — aus Gründen der Platzersparnis — in einer Art Beiwagen nebenher geführt.

England zeigte seine bewährten, bewährten, bewährten, bewährten Modelle.

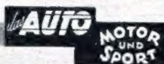
Die Sensation aber, die Sensation der diesjährigen Automobilausstellung — wir haben uns das für den Schluß aufgehoben — die Sensation war unbedingt der weiterentwickelte Citroen DS 19, der den Namen Citroen Chevalier führt und der — man höre und staune — der erste asymmetrische Wagen der Weltgeschichte ist. Er hat links zwei Türen, rechts nur eine, ist vorn breiter als hinten und rechts höher als links. Der Kühlergrill erinnert zur Hälfte an den DS 19, zur anderen wurde er Mercedes nachgebildet. Die Scheinwerfer haben eine vom Armaturenbrett aus lenkbare Schielvorrichtung und können beim Überholen besonders schlecht fahrender Vordermänner verzweifelt in den Himmel gucken. Für Franzosen besonders wichtig und auch in Deutschland kaum zu entbehren: eine künstliche Hand, die bei jedem Überholvorgang automatisch dem Fahrer an die Stirn tippt, ohne daß der Fahrer die Hände vom Steuer zu nehmen braucht. Gleichzeitig schreit von einem Tonband über einen Außenlautsprecher eine Stimme wahlweise „Idiot", „Merde" oder „Ta gueule". Fremdsprachige Tonbänder sind in Vorbereitung.

Dies als kurze Übersicht. Auf einzelne, besonders interessante Typen werden wir in unseren Testberichten gesondert zurückkommen.

Lothar Binder

„Unter der Motorhaube erklingt Musik"

ist die Überschrift einer Beschreibung des Mercedes-Benz 190 SL im Hamburger Abendblatt, in der sich auch folgender Satz findet: „Angesichts des wendigen Wagens, der herrliche Powerslides macht . . ."



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.





ŠKODA – die Qualitätsmarke

bietet ihren Abnehmern zwei Modelle zur Wahl:

ŠKODA 1200 Familienwagen, der mit seiner Bequemlichkeit und Geräumigkeit selbst unter Wagen einer höheren Preislage konkurrenzlos ist.

ŠKODA 440 Wagen der Jugend und Begeisterung, elegant, schnell, sehr beweglich, außerordentlich wirtschaftlich, leicht beherrschbar.

Unter diesen beiden Typen werden auch Sie einen Ihrem Geschmack entsprechenden Kraftwagen finden. Jeder unserer Vertreter wird sie Ihnen bereitwilligst vorführen.

Importeur und Generalvertretung für Süddeutschland, Rheinland-Pfalz, Hessen:
Auto-Pachtner, München 23, Kaulbachstr. 82-86

Importeur und Generalvertretung für Norddeutschland:
Aschoff & Co GmbH., Krefeld, Oppumerstr. 67-69
Telefon 28427

MOTOKOV PRAHA-TSCHECHOSLOWAKEI

Bezirksvertretungen zu vergeben!